

HJR47
H46
·EN8
Entgegnung auf die von dem Eisenbahn-Comité zu Mainz.



Entgegnung

auf die

von dem Eisenbahn-Comité zu Mainz,

(bestehend

aus den Herren Kertell, Dael, Opfermann, Meller, Dr. Schmitt, Korn, Neus, Probst, Krätzer sen., Dietrich, Heidelberger und Dr. Knyn,)

herausgegebenen

„Beiträge

zur richtigen

Darstellung der Verhältnisse,

welche bei den verschiedenen Projecten:

Darmstadt, Frankfurt, Mainz und Wiesbaden

durch

Eisenbahnen

zu verbinden,

in Erwägung kommen."



Darmstadt, im September 1837.
Gedruckt bei Carl Wilhelm Leske.

Wir haben unlängst mit einem **zweiten** Bericht an unsere Committenten, die Mitglieder der Eisenbahngesellschaft zu Darmstadt, diejenigen Verhandlungen veröffentlicht, welche über das Projekt einer Eisenbahn zwischen Mannheim, Darmstadt, Mainz und Frankfurt oder Offenbach seit dem 28. März d. J. bei uns vorgekommen sind.

Eine heilige Pflicht gegen unsere Auftraggeber schien uns von Zeit zu Zeit solche Veröffentlichungen dringend zu gebieten, indem wohl kein Gegenstand mehr verdient, mit möglichster Offenheit behandelt zu werden, als gerade die Eisenbahn-Angelegenheiten, wenn so viele, zum Theil entfernt wohnende Staatsbürger, mit ihrem Vermögen wesentlich dabei interessirt sind, Kenntniß zu nehmen, wie der erwählte Ausschuß ihren Wünschen entspricht.

Das Eisenbahn-Comité zu Mainz hat nun aus unserem neuesten Bericht, und beziehungsweise aus den demselben beigefügten Actenstücken, vorzüglich aus unserer unterthänigsten Eingabe an das Großherzogliche Ministerium des Innern und der Justiz d. d. 11. August 1837, Veranlassung genommen, unter dem Titel: „Beiträge zur richtigen Darstellung der Verhältnisse, welche bei den verschiedenen Projecten: Darmstadt, Frankfurt, Mainz und Wiesbaden durch Eisenbahnen zu verbinden, in Erwägung kommen", einen Versuch zu machen, sein allerdings allenthalben hart getadeltes Verfahren in dieser Eisenbahn-Angelegenheit vor dem größeren Publicum zu rechtfertigen. Dieser Zweck schien

jenem Comité nicht besser zu erreichen, als wenn Es, unter Herbeiziehung von Persönlichkeiten, geradezu uns beschuldigte, als hätten wir „manche Thatsachen sehr entstellt vorgetragen und offenbare Unwahrheiten als geschichtliche Facta erzählt", dadurch aber mit höchstem Unrecht den Verdacht gegen Es hervorgerufen, als habe Es „die Interessen seiner Vaterstadt verrathen, die hohe Staatsregierung durch falsche Vorspiegelungen zu täuschen gesucht, und mit Frankfurt und Nassau einen Vertrag vorbereitet, der den Ruin des Speditionshandels in Mainz zur Folge haben müsse rc."

Wie wohlgefällig aber auch das Mainzer Comité auf seine „Beiträge" hinblicken mag, in der Selbsttäuschung, es sey ihm gelungen, sein Benehmen gegen alle die vielen Blößen zu vertheidigen, welche die meistens sehr richtig und treffend urtheilende öffentliche Meinung daran aufgefunden hatte, so sind doch die Acten in dieser Sache noch nicht geschlossen. Auch uns steht auf so directen Angriff des Mainzer Comité's das Wort noch zu Gebot, und wir zweifeln nicht, daß Jedermann, wer unbefangen, vorurtheilsfrei, auch den nachfolgenden Blättern einige Aufmerksamkeit widmen will, von der lebhaftesten Ueberzeugung durchdrungen werden wird:

> daß jenes Comité in dieser Eisenbahn-Angelegenheit keinen Weg gegangen ist, wie es ihn mit Rücksicht auf die wahren vaterländischen Interessen, und insbesondere auf diejenigen seiner eigenen Stadt, hätte allein gehen dürfen, — daß vielmehr der mit der Taunus-Eisenbahngesellschaft abgeschlossene Vertrag vom Juli 1837 alle diese heiligen Interessen auf das schreiendste verletzt.

Diesen Beweis zu führen folgen wir zunächst der in den „Beiträgen" angenommenen Ordnung des Inhalts, weil sich jeder Leser auf diese Art durch Vergleichung am schnellsten über das für und gegen verlässigen kann. Um indessen nicht zu ermüden, werden wir nur die auffallenderen Punkte hervorheben, alles Uebrige in den „Beiträgen", seiner Unbedeutenheit wegen, mit verdientem Schweigen übergehen.

Daß es unser Streben nicht gewesen seyn kann, „das ganze Eisenbahnunternehmen zu untergraben und dem gesammten Großherzogthum und Mainz besonders, die Möglichkeit der Vortheile einer Eisenbahn zu entziehen" — wie das Mainzer Comité auf Seite 4 der „Beiträge" zu sagen sich nicht entblödet, wird kaum einer Sylbe bedürfen. Jedermann weiß zu gut, daß unser Streben recht eigentlich dahin gerichtet ist, diese Vortheile dem Großherzogthume zu erhalten, und Mainz soviel als immer möglich zuzuwenden, während jenes Comité in offenkundigem Vertrag sich dem Ausland in die Arme geworfen hat, und dem Großherzogthume die Vortheile einer Eisenbahnanlage, die doch recht gut fast ausschließend in seinem Bereiche geführt werden kann, hat entziehen, Mainz selbst aber hat in eine Lage bringen wollen, wo es wahrscheinlich bald aufgehört hätte, sich unter die Zahl ausgezeichneter Handelsplätze zählen zu dürfen.

Wir machen auf diesen so sehr einleuchtenden Punkt nur aufmerksam, um gleich den Geist der Entstellung, um nicht zu sagen der Unwahrheit, zu bezeichnen, mit welchem die „Beiträge" geschrieben sind.

Ob das Mainzer Comité wohl that, auf S. 6 der „Beiträge" zum Nachweis aufzufordern, „daß Ihm nur eine der Ihm zur Last gelegten Handlungen zum Vorwurfe gereiche, — daß Es nicht stets den wahren Vortheil Seiner Vaterstadt und des Großherzogthums berücksichtigt habe, — daß es nicht alle seine Thätigkeit nur dahin gewendet habe, das eigene vaterländische Interesse vor Allem zu wahren", diese Frage behalten wir uns am Schlusse dieser Entgegnung zu beantworten vor, wo uns die bis dahin gelieferten Erörterungen den reichsten Stoff darbieten werden, gerade in den fraglichen Beziehungen ein wohlbegründetes Resumé zu ziehen.

Als unsere hiesige Eisenbahn-Gesellschaft zu Anfang des Monats Januar 1836 sich zu constituiren begann und zu Ende desselben Monats einen Ausschuß erwählte, war von gleichen Bestrebungen in Mainz dahier noch nicht das Mindeste bekannt. Es war daher die unterm 31. Januar 1836 bei höchsten Orten

angebrachte Bitte: die Darmstädter Gesellschaft dergestalt zu bestätigen, daß der Sitz des Directoriums in Darmstadt sey, und daß für die von ihm zu leitende Anlegung sämmtlicher Eisenbahnen im Großherzogthum vorerst nur Beiträge von Inländern zugelassen werden dürften — gewiß um so mehr der Natur der Sache entsprechend, als die Subscriptionslisten der Darmstädter Gesellschaft über drei Wochen lang für jeden Hessen (also auch für jeden Mainzer), sey er reich oder minder begütert, hoch oder niedrig stehend, offen lagen, während die Subscriptionen vom 31. Januar 1836 an, noch weiter 14 Tage lang angenommen wurden. Die Rüge des Mainzer Comité's auf S. 7 und 8 der „Beiträge" erscheint daher gewiß höchst gesucht, besonders wenn man damit die Art und Weise zusammenhält, wie die Haupturheber der Mainzer Eisenbahngesellschaft das Subscriptionswesen betrieben, daß nämlich in Zeit von wenigen Stunden das ganze in Aussicht genommene Actiencapital von den Unternehmern und ihren Angehörigen größtentheils gezeichnet, und die Liste geschlossen war, ehe nur die Gelegenheit zum Unterschreiben in Mainz (und blos in Mainz!) recht zur allgemeinen Kunde gekommen war. —

Wenn auf S. 9 der „Beiträge" unsere Bitte vom 8. Februar 1836 eine „rücksichtslose unnachbarliche Beeinträchtigung der mindestens ebenbürtigen Schwesterstadt Mainz" genannt wird, so sieht wohl jeder Unbefangene ein, wie fuglos diese Bezeichnung ist, da es sich doch wohl von selbst versteht, daß, wenn die damals unseres Wissens noch allein constituirte Eisenbahngesellschaft zu Darmstadt mit Anlegung einer Bahn zwischen Mannheim, Darmstadt, Mainz und Frankfurt oder Offenbach allergnädigst concessionirt worden wäre, der Ausschluß einer Parallelbahn zwischen diesen nämlichen Städten ein unerläßliches Erforderniß für das ganze Unternehmen gewesen seyn würde — wie denn ja auch das Mainzer Comité selbst sich die Concession vom 25. Februar 1837 dahin erbeten hatte und dahin gewährt erhielt, daß keine Parallelbahn zwischen Frankfurt

und Mainz auf der rechten Seite des Mains solle in das Großherzogliche Gebiet einmünden dürfen.

Die Beschuldigung des Eisenbahn-Comité's zu Mainz auf S. 9 der „Beiträge", als hätten wir Es in einer Eingabe an das Großherzogl. Ministerium des Innern und der Justiz zu verdächtigen gesucht, daß es den Namen der Staatsregierung zu mißbrauchen sich erlaubt habe — zeigt nur, mit welcher Leichtigkeit die „Beiträge" zusammengetragen worden sind, da an der citirten Stelle (S. 48 des ersten Heftes unserer gedruckten Verhandlungen) blos auf einen im Frankfurter Journal vom 29. Mai 1836 erschienenen Artikel über die der Mainzer Gesellschaft ertheilte Erlaubniß zur Vornahme von Nivellirungsarbeiten, wie nämlich schon diese Erlaubniß zur Speculation in Actien ausgebeutet werde, hingewiesen wurde, ohne daß auch nur mit einer Sylbe gesagt worden wäre, daß dieser Artikel von dem Mainzer Eisenbahn-Comité herrühre, oder daß gar Dieses jene Erlaubniß zur Speculation in Actien mißbrauche.

S. 9 und 10 der „Beiträge" behauptet das Mainzer Comité: „bei allen seinen früheren Unterhandlungen wegen Vereinigung mit den Comité's in Frankfurt und Wiesbaden zur Anlage einer Bahnverbindung mit diesen beiden Städten das Interesse des Mutterlandes und somit auch das der Darmstädter Gesellschaft unverrückt vor Augen behalten zu haben, der offenkundigste Beweis hiefür liege darin, daß es lange geführte Unterhandlungen mit den genannten Comité's vorzüglich darum abgebrochen habe, weil ihm nicht möglich gewesen sey, nach allen Zugeständnissen die beinahe noch einzig und allein festgehaltene und bedungene Einmündung der Mannheim-Darmstädter Bahn in die Mainz und Frankfurt verbindende Eisenbahn auf der rechten Mainseite zu erlangen."

Von diesem lebhaften Interesse, was das Mainzer Comité an dem Besten des Mutterlandes früher genommen haben will (was aber freilich wenig entscheiden könnte, wenn es dasselbe später verrathen hätte), hat bis zum Erscheinen der „Beiträge" auch nicht das Mindeste im Publicum verlauten wollen, und das Comité wird es daher Niemanden verübeln können, wenn

er bis zu besserem Beweise annimmt, daß sich dasselbe hier mit Verdiensten brüste, die ihm wahrlich nicht gebühren. Wollte sich das Mainzer Comité wirklich den Namen verdienen, daß es die Interessen des Mutterlandes vorzugsweise im Auge habe, so mußte es nothwendig in möglichster Uebereinstimmung mit unserer Gesellschaft sein Eisenbahnunternehmen auszuführen trachten, besonders nachdem des Großherzogs Königl. Hoheit durch die allerhöchste Concession d. d. 25. Febr. 1837 die beiderseitigen Unternehmungen so innig mit einander verbunden hatte. Ohnehin haben wir ja aber auch längst offenkundige Belege umgekehrt dafür, daß das frühere Abbrechen der Unterhandlangen, um sich mit den Gesellschaften zu Frankfurt und Wiesbaden über eine rechts des Mains zu führende Eisenbahn zu vereinigen, gar nicht ein Act der freien Entschließung des Mainzer Comité's, also auch nicht seiner Fürsorge für die Interessen des Mutterlandes gewesen seyn kann. Denn nachdem Großherzogliches Ministerium des Innern und der Justiz in dem höchsten Erlaß d. d. 25. Februar 1837 (siehe unser erstes Heft S. 63) uns eröffnet hat, „daß das Mainzer Comité im Interesse der von uns in der Richtung von Mannheim über Darmstadt nach dem Main hin projectirten Bahn auf die Ausführung desselben auf dem linken Mainufer hingewiesen worden sey, so wird wohl Niemand mehr zweifeln, daß nur die weise Fürsorge der Großherzogl. Staatsregierung „für die Interessen des Mutterlandes", und nicht eigner Patriotismus das Mainzer Comité früher abgehalten hat, seinen für die Interessen so verderblichen Plan rechts des Mains damals weiter zu verfolgen. —

Ob es wirklich als eine „offene und aufrichtige Darlegung patriotischer Gesinnungen gegen das mit der Darmstädter Gesellschaft gemeinschaftliche Vaterland" qualificirt werden könne, daß das Mainzer Comité — wie Es Seite 10 und 11 der „Beiträge" anführt — der Großherzoglichen Staatsregierung beinahe $1/3$ Seines Actien-Capitals zur Begebung an eine andere inländische Gesellschaft, d. h. an die unsrige, zur Verfügung gestellt habe — werden wenige Betrachtungen ergeben.

Es ist wahr, das Mainzer Comité hat dem Großherzogl. Ministerium des Innern und der Justiz von den zu creirenden **3000** Mainz-Frankfurter Eisenbahn-Actien zu **500** fl. per Stück **800** Actien und wenn deren mehr als **3000** ausgegeben werden sollten, die ersten **200** der mehr emittirt werdenden Actien zur Disposition gestellt.

Allein wie kann man diesem Erbieten auch nur den Schein eines patriotischen Opfers geben wollen, da es ja eine bekannte Sache, und selbst in den „Beiträgen" (Seite 8) eingeräumt ist, daß die Mainzer Einzeichnungen gleich von Anfang auf **500,000** fl. und eventuell auf weitere **100,000** fl. fixirt wurden. Das Mainzer Comité offerirte mit jenen dem Großherzogl. Ministerium zur Disposition gestellten **800** und eventuell weiteren **200** Stück Actien einen Antheil an jenen **3000** Stück Actien, auf welche die Mitglieder seiner Gesellschaft von vornherein gar nicht gerechnet, und im Grunde auch gar nicht einmal ein Recht hatten.

Aber hätten auch wirklich jene **800** oder **1000** Stück Actien von der eigenen Actien-Betheiligung der Mitglieder der Mainzer Gesellschaft abgegeben werden sollen, so hat ja das Comité seine deßfallsige Offerte (wie das Großherzogl. Ministerium uns unterm 25. Febr. **1837** eröffnete, siehe unser erstes Heft S. **65**) ausdrücklich an die Voraussetzung geknüpft, „daß einer anderen im Großherzogthum concessionirt werdenden Eisenbahngesellschaft eine gleiche Verpflichtung gegen die Mainzer Gesellschaft auferlegt werde." Das Mainzer Comité hat also unter allen Umständen für seine Gesellschaft damals kein Opfer gebracht, sondern höchstens einen Tausch in Actien angetragen, bei dem es noch völlig ungewiß war, welche Bahnbetheiligung demnächst den größeren Nutzen abwerfen werde.

Zugleich erwarb das Mainzer Comité durch diesen Tausch für seine Gesellschaft die Aussicht, um seinen Gesellschaftsmitgliedern eher mit Ehren mehr Actien, als ihre Subscription betrug, zutheilen zu können — und sohin zeigt sich denn in der That das, was das Mainzer Comité einen Beweis „patriotischer Gesinnungen gegen das gemeinsame Vaterland" zu nennen beliebt, nur als eine ganz hübsche Finanz-Speculation zu Gun-

sten des eignen Beutels! Aber wir wollen einmal für einen Augenblick annehmen, es stünde wirklich so richtig mit der gerühmten patriotischen Natur jener Offerte. Alsdann fragen wir doch wohl mit Recht: war es denn nun nicht umgekehrt höchst folgerichtig ein offenbarer Beweis „unpatriotischer Gesinnungen gegen das mit der Darmstädter Gesellschaft gemeinschaftliche Vaterland", daß sich das Mainzer Comité durch den Anschluß an die Taunus-Eisenbahngesellschaft in die Lage versetzte, wo Es Namens seiner Gesellschaft jene „patriotische" Leistung der **800** und eventuell **1000** Actien nicht mehr will machen können?! —

Wie ganz anders und rühmlicher hat dagegen — wir dürfen nicht scheuen, dieß selbst zu sagen — unsere Gesellschaft gehandelt, welche von ihrer Unterzeichnung für das von ihrer Seite vorgelegte Bahnproject schon unterm **19.** Februar **1837** den Mainzer Actionären einen Antheil von **500,000** fl. ohne irgend eine Gegenleistung anbot, und welche auch in neuester Zeit (in der Eingabe an das Großherzogl. Ministerium d. d. **11.** August **1837**) auf gleiche Weise sich offerirt hat, die Mainzer Actionäre sogar mit **600,000** fl. als stimmberechtigte Mitglieder aufnehmen zu wollen!! —

Das Mainzer Comité gedenkt uns auf S. **13** der „Beiträge" der Inconsequenz zu zeihen, daß wir die unserer Gesellschaft im höchsten Ministerial-Rescript d. d. **25.** Februar **1837** gemachte Zusage einer Concession für die reservirte kleinere Bahnstrecke, dennoch mit Dank angenommen hätten, obgleich von uns in früherer Eingabe beim Ministerium erklärt worden sey, daß die Verbindung der vier Städte Mannheim, Darmstadt, Mainz und Frankfurt nur allein durch eine ein Ganzes bildende Bahn mit ihren Seitenverzweigungen bewirkt und durch einen Verwaltungsausschuß geleitet werden könne. Ja! das Comité glaubt aus dieser vermeintlichen Inconsequenz sogar die Hoffnung schöpfen zu können, „wir würden uns auch noch überzeugen, daß unsere und des Landes Interessen bei seinem neuen Plan eben so gut gewahrt seyen, als bei seinem früheren."

Es springt indessen leicht in die Augen, daß das neuere Project des Mainzer Comité's, nur auf der rechten Seite des Mains eine Eisenbahnverbindung zwischen Mainz und Frankfurt herstellen zu wollen, von dem früheren, Seitens Sr. Königlichen Hoheit des Großherzogs allergnädigst concessionirten, Bauplan so wesentlich verschieden in Absicht auf die Interessen des Großherzogthums ist, daß es in der That lächerlich wäre, von dem einen Plan auf den anderen nur irgend einen Schluß der fraglichen Art ziehen zu wollen.

Anderen Theils wird es gewiß Niemand dem Ausschusse der hiesigen Eisenbahngesellschaft verargen können, wenn wir nach erfolgter allerhöchster Concession d. d. 25. Februar 1837, und weil uns damit im Glauben an die Ernstlichkeit des damaligen Mainzer Concessionsgesuchs ein für allemal die Aussicht benommen schien, unseren früheren Eisenbahnplan in's Leben rufen zu können — uns ohne Weiteres den allerhöchsten Anordnungen des Großherzogs gehorsam fügten, und sohin, zumal unter den von der Weisheit der Staatsregierung für unsere Gesellschaft der Mainzer Gesellschaft auferlegten Bedingungen und Verpflichtungen, unbeschadet unserer persönlichen Ansichten über die Zweckmäßigkeit einer Begebung der Eisenbahnanlage zwischen Mannheim, Darmstadt, Mainz und Frankfurt an zwei Gesellschaften, mit unterthänigstem Danke annahmen, was unserer Gesellschaft von höchsten Orten angeboten war. —

Auf Seite 14 der „Beiträge" will das Mainzer Comité vorspiegeln, sein heutiges Bahnproject differire von dem concessionirten Anlageplan nur darin, daß die neue Bahn statt früher ganz auf dem linken, nunmehr blos theilweise auf dem rechten Ufer angelegt werden solle, daß übrigens die Darmstädter Eisenbahngesellschaft hierbei um so mehr ihr Interesse gewahrt finden müsse, als sie jetzt den Ast von einem Knotenpunkte bis Frankfurt selbstständig bauen könne, folglich nicht mehr der Willkühr einer anderen Gesellschaft preisgegeben sey.

Man muß aber in der That zu so trügerischen Gründen, wie es das Mainzer Comité in seinen „Beiträgen" gethan, seine

Zuflucht nehmen wollen, um sich über die Scheu vor Geltendmachung einer so frivolen Vorspiegelung hinwegsetzen zu können.

Ist es denn etwa gleichbedeutend für die Prosperität des in der Provinz Starkenburg anzulegenden Bahnasts von Frankfurt (Sachsenhausen) bis zu dem Knotenpunkte (bei Walldorf), ob dieser Bahntheil zugleich für den Verkehr zwischen Frankfurt und Mainz mit benutzt, oder ausschließend für den Verkehr zwischen Frankfurt, Darmstadt und Mannheim bestimmt seyn soll? Ist es etwa gleichbedeutend, ob die linkseitige Bahn ausschließend das Großherzogl. Gebiet in der Nähe von Mainz berühren darf, oder ob fast parallel mit diesem Bahnast auf dem linken Mainufer zugleich eine Bahn auf dem rechten Mainufer angelegt wird, welche auf das Großherzogl. Gebiet rechts des Mains einmünden zu dürfen concessionirt wäre? Ist es etwa gleichbedeutend für die Darmstädter Eisenbahngesellschaft, ob Sie für die Benutzung des von einer dritten Gesellschaft zu erbauenden Bahnasts von Walldorf nach Frankfurt, gemäß der allerhöchsten Concession, nur ein billiges Bahngeld soll zahlen müssen, oder ob sie auf eigene Rechnung den Kosten der Anlage dieses Bahnasts sich selbst unterziehen, dabei aber diesen Bahnast zum Verkehr zwischen Frankfurt und Mainz nicht mitbenutzen soll? —

Diese eben vorgetragenen Betrachtungen werden auch genügen, um die Folgerungen zu beseitigen, welche das Comité zu Mainz auf Seite 14—16 der „Beiträge" daran hat knüpfen wollen, daß wir im März 1836 dem Großherzogl. Ministerium des Innern und der Justiz den Plan vorlegten, mit der Frankfurt-Mainzer Eisenbahn bei Rüsselsheim über den Main zu gehen. Dieser Vorschlag erfolgte von unserer Seite nur eventuell und als ein mögliches Ausgleichungsmittel mit Nassau — immer war er aber wesentlich auf die Voraussetznng gegründet, daß auf der rechten Mainseite keine Parallelbahn Mainz und Frankfurt verbinden dürfe.

Was übrigens die Etablissements betrifft, welche auf der Bleyau, nach dem Allegat auf Seite 15 der „Beiträge" entstehen und Mainz gefährlich werden könnten, so würde man uns nur mit großem Unrecht vorwerfen, daß es unser Wunsch seyn

könnte, dergleichen Unternehmungen zum Nachtheil jener Stadt emporblühen zu sehen. Im Gegentheil haben wir in unserer Vorstellung an die höchste Staatsbehörde d. d. 11. August 1837 ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht:

> „daß es ganz in den Händen der Staatsregierung liege, neue Etablissements an dem Ausmündungspuncte der Eisenbahn in der Nähe der Bleyau zum Nachtheil der Stadt sich nicht bilden zu lassen.“

Konnte das Wohl von Mainz sicherer, als in diesen Händen ruhen?

Das auf Seite 17—19 der „Beiträge“ abgedruckte Groß-gerauer Protocoll ist allerdings von den Deputirten des Mainzer Comité's nicht unterschrieben worden. Allein der Inhalt des über diese Zusammenkunft aufzunehmende Protocolls wurde gleich damals in eine schriftliche Punctation gebracht, diese verlesen und von allen Anwesenden als richtig anerkannt. Die Protocollsredaction sollte dagegen nach Maaßgabe dieser Puncte in Darmstadt erfolgen, und sie ist in der Weise erfolgt, wie es auf Seite 17—19 der „Beiträge“ näher angegeben.

Jedenfalls ist daher dieses Protocoll, wenn es auch die Mainzer Gesellschaft, streng genommen, nicht rechtlich binden sollte, doch ein unumstößlicher Beweis dafür, daß sich die Deputirten des Mainzer Comité's auf das bloße „Anhören der An- und Vorträge der Darmstädter Deputirten keineswegs beschränkt haben, daß vielmehr jene Deputirte das fernere gemeinschaftliche Handeln Frankfurt gegenüber damals für billig und recht erklärt haben, und daß daher von ihnen erwartet werden durfte, sie würden wenigstens allen ihren Einfluß im Mainzer Comité aufbieten, um ein einseitiges Abtrünnigwerden von den durch die Großherzogl. Concession d. d. 25. Februar 1837 der Mainzer Gesellschaft in Darmstadt auferlegten Verpflichtung auf jede mögliche Weise zu hintertreiben, in welcher Hinsicht die Mainzer Deputirten in Großgerau sogar die bündigsten Versicherungen gaben, daß die Genehmigung ihres Comité's nicht entstehen werde.

Wer etwa an der Wahrheit dieser Angabe noch Zweifel hätte, der lese z. B. nur den Art. 1 des Großgerauer Protocolls. Er wird hieraus die lebhafte Ueberzeugung gewinnen, daß die Mainzer Deputirten sich nicht auf das Aushorchen der Darmstädter Deputirten beschränkten, sondern daß sie den Letzteren nähere Vorlage von dem Stande ihrer Verhandlungen mit dem damals mit ihnen vereinigten Frankfurter Comité machten. Unsere ersahen daraus, daß das Mainzer Comité dem in Frankfurt selbst für den Fall Versprechungen von Actien gemacht hatte, wenn es diesem nicht gelänge, eine Concession zur Einmündung auf dem Frankfurter Gebiet bei seinem Senat zu erlangen. Ueber ein so unüberlegtes und unpatriotisches Versprechen drückten unsere Deputirten sofort ihre Verwunderung stark aus. Die Mainzer Herren fühlten ihr Unrecht, und wünschten es redressiren zu können. So entstand die Verabredung im Art. 1 des Protocolls — und jeder Unbefangene begreift doch wohl, daß diese Vereinbarung lediglich im Interesse der Mainzer Gesellschaft zu Stande kam, da unsere Gesellschaft damals gar nicht darnach zu fragen hatte, wie und an wen die Actien der Mainzer Gesellschaft begeben wurden, wenn sie nur ihre 800 Stück gewährt erhielte.

Von ihrer nach S. 17 der „Beiträge" so sehr beschränkten Vollmacht haben jene Mainzer Deputirten den unsrigen keine Sylbe gesagt. Auch hieß es wohl dem Wunsche der Großherzogl. Staatsregierung, daß sich beide Gesellschaften über die Gegenstände gemeinschaftlicher Interessen zu verständigen suchen möchten, sehr unvollkommenn entsprechen, wenn das Mainzer Comité nach Großgerau Deputirte sandte, nur um uns anzuhorchen, nicht aber um offen und freimüthig mit uns zu unterhandeln.

Den Widerspruch, welchen das Mainzer Comité nach S. 20 der Beiträge darin finden will, daß wir in unserer Vorstellung an das Großh. Ministerium des Innern und der Justiz d. d. 14. Juli 1837 gleichzeitig uns über den Bruch einer zu Großgerau getroffenen Verabredung und darüber beklagt hätten, daß das Mainzer Comité die von der höchsten Staatsregierung em-

pfohlene Verständigung mit unserer Gesellschaft unbeachtet gelassen habe — schwindet für jeden, der nicht absichtlich entstellen will, bei der höchst einfachen Erwägung, daß wir recht wohl annehmen konnten, die Mitglieder des Mainzer Comité's würden die von ihren Deputirten in Großgerau mit den unsrigen getroffenen Vereinbarungen als bindend genehmigen, und es sey wenigstens ein Gebot der Ehre, solche Vereinbarungen auf die gewissenhafteste Weise zu erfüllen, oder ein Gebot der Schicklichkeit die Genehmigung derselben geradezu und offen zu verweigern, während das Mainzer Comité uns ungeachtet unserer Mittheilung vom 1. Juni 1837 (siehe „Beiträge" S. 18) ohne alle Erwiederung ließ, bis die am 14. Juli 1837 (dem Tage unserer Eingabe) bereits ruchbaren Unterhandlungen des Mainzer Comité's mit der Taunus-Eisenbahngesellschaft sich Jedermann als den unzweideutigsten Bruch aller weitern Verständigungen, die doch die hohe Staatsregierung so angelegentlich empfohlen hatte, darstellen mußten.

Wenn das Mainzer Comité zur Beschönigung des Umstands, daß Es bei Seinem veränderten Plane an die Staatsregierung die Bitte gerichtet habe, die der Letzteren vorhin zur Disposition gestellte Actienbetheilung von 400,000 fl. wiederum zur eigenen Verfügbarkeit zurückgegeben zu erhalten, auf Seite 21 der „Beiträge" darauf hinweist, daß die Staatsregierung die 800 oder 1000 Actien der Darmstädter Gesellschaft nur unter der Voraussetzung überlassen habe, daß die auf dem linken Mainufer damals projectirte Bahn wirklich zu Stande komme, und daß im entgegengesetzten Falle aus dieser Eröffnung keinerlei Verbindlichkeit für die Staatsregierung erwachsen könne; wenn das Mainzer Comité weiter anführt, daß nur unter dieser Voraussetzung die Darmstädter Gesellschaft das ihr gemachte Anerbieten angenommen habe, so wird es uns ein Leichtes seyn, zu zeigen, daß diese Allegationen jenes Comités sowohl factisch, als rechtlich ganz unbegründet sind.

Fürs erste hat die Staatsregierung in dem höchsten Erlaß d. d. 25. Febr. 1837 unserer Gesellschaft die 800 resp. weitere 200 Actien der Mainzer Gesellschaft eben so unbedingt zur

Annahme offerirt, wie das Mainzer Comité solche der Regierung unbedingt zur Verfügung gestellt hatte. Wir aber haben diese Offerte bereits in unserer unterthänigsten Eingabe d. d. 10. März 1837 ebenfalls unbedingt angenommen. Erst in dem höchsten Erlaß d. d. 20. März 1837, also erst nachdem wir das unbedingte Anerbieten unbedingt acceptirt hatten, nachdem also rechtlich an diesem vertragsmäßigen Verhältnisse natürlich nicht das Geringste mehr einseitig geändert werden konnte — bemerkte uns allerdings das Großh. Ministerium des Innern und der Justiz,

„daß die uns in diesem und dem höchsten Erlaß vom „25. Februar 1837 gemachte Eröffnungen alle auf die Voraus„setzung gegründet seyen, daß die auf dem linken Mainufer pro„jectirte Bahn zwischen Mainz und Frankfurt wirklich zu Stande „kommen werde, und daß im entgegengesetzten Falle aus diesen „Eröffnungen keinerlei Verbindlichkeiten für die Staatsregierung „abgeleitet werden könnten." Allein es ist wohl ohne Weiteres einleuchtend, daß, selbst abgesehen von der Frage: ob und in wie weit dieses nachträgliche Bedingen der höchsten Eröffnungen eine rechtliche Wirkung zu äußern vermochte? diese Erklärung des Großherzoglichen Ministeriums einmal jedenfalls dem Mainzer Comité nicht zu Statten kommen konnte, da nur die Verpflichtungen der Staatsregierung und nicht auch diejenige der Mainzer Gesellschaft durch die fragliche Reserve bedingt seyn sollten; daß zum andern die in Rede befangene Bedingung dermalen noch gar nicht existent geworden ist, da wir uns Namens unserer Gesellschaft bereit erklärt haben, die von der Mainzer Gesellschaft aufgegebene Eisenbahn auf der linken Mainseite allerdings ausführen zu wollen, während das Ministerium mittelst des allegirten Erlasses vom 20. März 1837 unmöglich sagen konnte und wollte, daß die Ausführung der linkseitigen Bahn nothwendig gerade durch die Mainzer Gesellschaft erfolgen müsse, damit uns die uns sonst zugesicherten Rechte und Privilegien bezüglich der Mainz-Frankfurter Bahn zu gut kommen könnten.

Wir haben diesen rechtlichen Standpunkt unserer Gesellschaft in einer unterthänigsten Eingabe vom 25. August d. J. ausführlicher entwickelt, und das Mainzer Comité irrt sehr, wenn es auf S. 22 der „Beiträge" die Meinung ausspricht, als legten wir kein Gewicht auf die Zurückhaltung des uns angebotenen und von uns acceptirten Actienbetrags von 800 und eventuell weiteren 200 Stück der Mainzer Actien, den wir im Gegentheil auf das Bestimmteste in der vorhin gedachten Eingabe für den Fall reclamirt haben, wenn unserer Gesellschaft nun nach dem Zurücktreten der Mainzer Gesellschaft die allerhöchste Concession auch für die Bahnstrecke zwischen Mainz und Frankfurt oder Offenbach links des Mains gegen Erwarten nicht sollte zu Theil werden können.

Auf S. 23 der „Beiträge" sucht das Mainzer Comité den ersten ostensiblen Grund für sein Abtrünnigwerden von dem allerhöchsten Orts concessionirten Bauplane zu rechtfertigen, der in der Unmöglichkeit bestehen soll, eine Concession des Senats der freien Stadt Frankfurt zu erwirken. Daß aber mit demjenigen, was zu diesem Zwecke angeführt worden ist, diese Unmöglichkeit noch nicht im Geringsten erwiesen erscheint, wird jeder Unbefangene als eine ausgemachte Sache ansehen müssen. Dadurch, daß der Frankfurter Senat in einem Zeitraum vom März bis zum Juli 1837 auf drei bis vier Vorstellungen noch nicht die erbetene Concession ertheilt hat, folgt natürlich noch lange nicht, daß es unmöglich sey, sie zu erlangen. Es ist vielmehr eine allgemein bekannte Sache, daß der gedachte hohe Senat sich über die Concession zur Einmündung einer linkseitigen Bahn auf Frankfurter Gebiet bis jetzt noch gar nicht definitiv ausgesprochen hat. Wenn derselbe bisher temporisirte und prüfte, so konnten nur höchst Kleinmüthige so schnell alle Hoffnung sinken lassen und der Besorgniß Raum geben, es würden Frankfurtischer Seits nicht sobald im Interesse des eigenen Gemeinwesens jeder Eisenbahn willig die Thore geöffnet werden, welche dieser Handelsstadt nahmhaft vermehrten Verkehr an Personen und Waaren zuzuwenden die bestimmte Aussicht darbiete. Ueberdieß hatte aber auch die Großherzogl. Staatsregierung selbst schon

in Ihrem hohen Erlaß d. d. 27. Mai 1837 das Mainzer Comité darauf hingewiesen, daß unter Umständen die Bahn statt nach Frankfurt, nach Offenbach geführt werden könne. Es war also hiermit schon auf das entschiedenste der Grund beseitigt, welcher das Mainzer Comité von einer Verweigerung der Frankfurter Concession für die Annahme, hiermit werde die linkseitige Eisenbahn unmöglich geworden seyn, neuerdings hat entlehnen wollen.

Der zweite ostensible Grund für das Aufgeben der linkseitigen Bahn — die Schwierigkeit der Bahnführung von der linken Mainseite nach Castel — wird auf Seite 24 der „Beiträge" nur mit einigen allgemeinen Sätzen gerechtfertigt, und dieß kann wohl Niemanden befriedigen. Angenommen aber selbst, daß die Erbauung einer Brücke bei Castel von Seiten des Festungs-Gouvernements gehindert werden wollte, oder daß es der Mainzer Gesellschaft nicht zweckmäßig erschien, allenfalls selbst die Kosten der Anlegung eines Brückenkopfes zu tragen, so blieb ja noch immer der sehr natürliche Ausweg offen, die linkseitige Bahn am Rheine außerhalb des Festungsrayons einmünden zu lassen. Da der §. 74 des Mainzer Festungsreglements klar und völlig unzweideutig ausspricht, wie weit sich das veto des Festungs-Gouvernements in Absicht auf in der Nähe der Festung anzulegende neue Bauten und Wege erstrecken soll, so kann über die Ausführbarkeit unseres Projects, die Eisenbahn in der Nähe der Bleyau am Rhein auslaufen zu lassen, in der That nicht der leiseste Zweifel erhoben werden. Auch hat sich das Mainzer Comité wohl gehütet, in dieser Beziehung auf eine speciellere Darlegung, warum dieses Project in fortificatorischer Hinsicht unmöglich sey, einzugehen. Doch aber hätte sich dasselbe von selbst sagen können, daß bei Punkten dieser wichtigen Natur Niemand auf allgemeine und vage Behauptungen, sondern Jedermann nur auf gediegene Gründe ein Gewicht legen wird.

Nach Allem diesem kann es nur als eine Kurzsichtigkeit seltener Art bezeichnet werden, daß es dem Mainzer Comité so gar nicht in den Sinn kommen wollte, auf welche Weise der Plan, auf der linken Seite des Mains im Bereiche des Großherzog-

thums eine Eisenbahn anzulegen, selbst dann in modificirter Gestalt zur Ausführung zu bringen seyn werde, wenn das Verhalten der Frankfurtischen Regierung oder des Mainzer Festungs-Gouvernements dem ursprünglichen Vorhaben eine oder die andere entschiedene Schwierigkeit entgegenstellen sollte.

Kein Sachkundiger wird vielmehr mit dem Mainzer Comité die Auffindung eines vollkommen zweckmäßigen und statthaften Anfangs- und Endpunkts für die linkseitige Eisenbahn als etwas so höchst Bedenkliches oder gar Unmögliches ansehen!

Auf S. 25 der „Beiträge" scheint das Mainzer Comité selbst zuzugeben, daß seine frühere Begründung des Gesuchs um höchste Genehmigung des mit der Taunus-Eisenbahngesellschaft geschlossenen Vertrags höchst mangelhaft gewesen sey. Es giebt deßhalb vor, es habe nur der Andeutung der Gründe bedurft, „weil sie allein der umsichtigen Prüfung einer Staatsregierung vorgelegt werden sollten, welche zu ihrer Entschließung ausführlicher Deductionen wahrlich nicht nöthig gehabt und, mit allen Verhältnissen vertraut, die sich dem frühern Unternehmen entgegenstellenden Hindernisse genau gekannt hätte."

Wir wollen gerne zugeben, daß es der breiteren Ausführung der Gründe, des Wortschwalls, um sie einleuchtend zu machen, allerdings bei unserer erleuchteten Staatsregierung nicht bedurfte. Wenn aber die Gründe an sich und ihrem ganzen Gehalte nach keinen inneren Werth haben, wie dieß bei denjenigen, welche in der Vorstellung des Mainzer Comités d. d. 30. Juli 1837 nur „angedeutet" worden seyn sollten, der Fall war, dann kann man auch von der Weisheit der Staatsregierung, wie erprobt dieselbe allerdings auch ist, nicht erwarten, daß ein Unternehmen Eingang finden werde, was hier zum erstenmal der höchsten Staatsbehörde vorgetragen wird, und in so schneidendem Contrast mit demjenigen steht, was von dem Oberhaupt des Staats bereits längere Zeit sanctionirt war.

Unsere in der Vorstellung an das Großh. Ministerium des Innern und der Justiz d. d. 11. August 1837 enthaltene Beleuchtung des neuen Projects des Mainzer Comités hat die Motive und Absichten des Letzteren in kein anderes Licht zu stellen

gesucht, als welches für jeden Unbefangenen aus dem bisherigen Verfahren dieses Comité's und aus seinen eignen — Producten hervorleuchtet — und wenn sogar in neuester Zeit einige Vertheidiger dieses Comité's (die Gemeinderaths-Mitglieder Le Roux und Striegler) in einem schriftlichen Votum erklärten:

> „In Beziehung auf den §. 10 des Vertrags vom 30. Juli 1837 theilen wir ganz die Ansicht der Majorität; dieser §. ist unter der Würde selbständiger Männer, die bei gleichen Rechten mit einander contrahiren; er muß jedes Hessische, jedes Mainzer Gemüth empören;"

so dürfen wir wohl den Vorwurf des Mainzer Comité's auf S. 26 der „Beiträge" getrost zurückweisen, vielmehr mit Recht fragen: was dann von einem solchen Vertragsparagraph und überhaupt von der Handlungsweise jenes Comité's erst diejenigen halten sollen, welche die ganze Grundlage dieses Benehmens, vorzüglich aber das völlige Lossagen von allen vaterländischen, hier so höchst wichtigen Rücksichten ihrer innersten Ueberzeugung nach verdammen müssen?! —

Doch wir weichen auch einer nochmaligen Prüfung der speciellen Gründe des neuen Projects nicht aus, und widmen vielmehr diesem Abschnitt der „Beiträge" von S. 26—53 folgende nähere Betrachtung:

Zum ersten Grund (S. 26—30): der gute Erfolg einer Eisenbahnanlage zwischen Mainz und Offenbach, wenn Frankfurt die Einmündung auf seinem Gebiete gegen alles vernünftige Erwarten demnächst nicht zulassen wollte, könnte unmöglich zweifelhaft seyn. Denn gewiß Niemand würde einen Umweg von Frankfurt nach Offenbach, den er in 15—20 Minuten zu Chaise bequem zurücklegen kann, scheuen, um dort die Eisenbahn zu besteigen, mit deren Hülfe er in einer weiteren Stunde Mainz erreichte.

Das Mainzer Comité will zwar glauben machen, eine linkseitige Eisenbahn zwischen Mainz und Offenbach könne darum keine erfolgreiche Annäherung der Städte Mainz und Offenbach abgeben, weil diese Bahn ganz unbenutzt bleiben würde, „da Frankfurt durch den Zug seiner Bahn nach Biberich

eine neue Verbindungsstraße mit dem Rheine gewinne, welche die gewohnte Communication mit Mainz entbehrlich mache, und welche vorzugsweise gewählt werden würde, solange keine directe Eisenbahn von Frankfurt nach Mainz führe."

Allein nicht blos ist das Mainzer Comité einen glaubhaften Beweis dieser Behauptungen durchaus schuldig geblieben, sondern dasselbe hat sich auch dabei in die auffallendsten factischen Widersprüche verwickelt, und zugleich keinen Anstand genommen, offenbare Unwahrheiten vorzubringen. Für's erste stellen wir die Voraussetzung des Mainzer Comité's, als würde die Taunus-Eisenbahngesellschaft unter allen Umständen ihr seitheriges Bahnproject zu Ausführung bringen, mit dem besten Grunde geradezu in Abrede. Es läßt sich von dem klug berechnenden Sinne der Frankfurter Interessenten absolut nicht erwarten, daß sie eine Eisenbahn wirklich bauen würden, deren Ertragsfähigkeit irgend erhebliche Zweifel darbietet. Ein Anderes ist's: in Actien speculiren; ein Anderes: sein gutes Geld in den Bau einer Bahn stecken, wo die Rentbarkeit in der Luft steht. Es spricht deßhalb alle Wahrscheinlichkeit dafür, daß die Taunus-Eisenbahngesellschaft nicht bauen wird, wenn sie keine Gewißheit hat, in das Großherzogl. Hess. Gebiet bei Castel einmünden zu dürfen, und so eine directe Verbindung zwischen Frankfurt und Mainz herzustellen. Denn jeder Unbefangene sieht ein, daß die Sommervergnügungen in Wiesbaden keine Eisenbahn von so enormem Kostenaufwand rentiren könnten, wie er erfordert würde, um eine direct zwischen Frankfurt und Wiesbaden anzulegende Eisenbahn zu erbauen. Noch mehr würde man aber Nassauischer Seits sich bedenken, die ungeheuren Kosten einer Vertiefung des Rheinbetts bei Biberich, die zur Herstellung eines für größere Schiffe zugänglichen Hafens unerläßlich wäre, auf die Gefahr hin aufzuwenden, ob es auch gelingen werde, der alten Handelsstadt Mainz ihre langhergebrachten commerziellen Beziehungen zu entreißen, trotz dem, daß eine Eisenbahn alsdann letztere Stadt direct mit Frankfurt oder seiner nächsten Umgebung auf dem linken Mainufer verbände.

Worauf daher das Mainzer Comité so sehr pocht, was es als eine ganz ausgemachte Sache darstellt, daß nämlich der Bau der Taunus-Eisenbahn von Frankfurt nach Wiesbaden und Biberich jedenfalls stattfinden werde — gerade dieß müssen wir aus den besten Gründen unbedingt in Abrede stellen.

Das Mainzer Comité widerspricht sich aber auch durchaus in Beziehung auf die Direction dieser sogenannten Taunus-Eisenbahn. Bald spricht Es von einer Eisenbahn von Frankfurt nach Biberich, „welche die gewohnte Communication mit Mainz entbehrlich mache, und welche vorzugsweise gewählt werden würde, solange keine directe Eisenbahn von Mainz nach Frankfurt führe" — S. 27 der „Beiträge" — bald spricht Es davon, „daß Frankfurt und Nassau die Eisenbahn von Frankfurt an die Gränze der Kostheimer Gemarkung, sowie auch nach Wiesbaden mit einem Zweige nach Biberich bauen werde" (ibid. der Beiträge). Es ist indessen für Jeden, der die Localverhältnisse kennt, von selbst klar, daß sich auf die letztere Weise eine Eisenbahn-Verbindung zwischen Frankfurt und Wiesbaden oder Biberich absolut nicht, und selbst mit den größten Kosten nicht herstellen ließe. Die Kostheimer Gemarkung zieht am Hochheimer Berg so hoch herauf, daß es ein Ding der Unmöglichkeit wäre, von da, wo die Taunus-Eisenbahn längs des Mains die Hessische Gränze in Kostheimer Gemarkung erreichte, eine Eisenbahn quer über den Hochheimer Berg und weiter über Berge und Thäler hinaus der Hessischen Gränze entlang, bis etwa in die Nähe von Mosbach auf Nassauischem Gebiete anzulegen, zumal auch die Casteler Gemarkung weit in das Nassauische Gebiet vorspringt, und selbst eine Chaussée zwischen Hochheim und Mosbach oder Wiesbaden in gerader Linie ohne Berührung des Großherz. Gebiets nicht gestattet.

Es ist daher von vornherein auch nicht ein Schimmer von Besorgniß aufzufinden, daß die Taunus-Eisenbahn von Frankfurt bis unter Hochheim an die Hess. Grenze gebaut werde, und noch weniger, daß diese Eisenbahn, wenn sie jemals gebaut werden sollte, eine Eisenbahnverbindung, oder selbst nur eine bequem praktikable Chaussée mit Wiesbaden oder Biberich erhal-

ten könne. Auf Hessischem Gebiet wird man natürlich eine solche Chausséeanlage nicht gestatten.

Wer könnte aber auch nur von ferne glauben, daß die Frankfurter Unternehmer ihre ganze Entreprise so in die Luft stellen würden, daß sie eine Eisenbahm mit ungeheurem Geldaufwand bis an die Hess. Grenze bei Hochheim erbauten, ohne eine Aussicht zu haben, daß diese Bahn jemals anders als auf dem blanken Feld, entfernt von einer großen Handelsstadt, ausmünden könne. So unüberlegt beginnt kein vernünftiger Mann ein Unternehmen von dieser außerordentlichen Bedeutung — es ist etwas der Art demnach am allerwenigsten von dem Frankfurter Comité ernstlich zu fürchten.

Eben so wenig werden aber die Frankfurter eine Eisenbahn von Frankfurt direct nach Wiesbaden führen. Die Terrains-Schwierigkeiten sind in dieser Beziehung so groß, daß, wenn auch nicht physische Unmöglichkeit, doch der allzugroße Kostenaufwand davon zurückschrecken müßte.

Bei unmittelbarer Direction der Bahn reichte eine Anhöhe der andern die Hand — und durch die Sommerspazierfahrten von und nach Wiesbaden würde (dies sieht wohl Jeder ein) ein Riesenunternehmen, wie das, welches nur unter Ueberwindung so unermeßlicher Schwierigkeiten zu Stande kommen könnte, nicht rentbar werden können.

Würde aber auch eine solche Eisenbahn erbaut, und durch eine Fortsetzung bis Biberich mit dem Rheine verbunden, so hätte doch Mainz voraussichtlich niemals dieses Letztere als Hafenort zu fürchten, theils weil ihm ein Hafen ohne die größten Kosten nicht zu schaffen wäre, theils weil der Transport von Personen und Waaren auf Eisenbahnen so hohe Taxen gar nicht verträgt, wie sie von der Taunus-Eisenbahngesellschaft nothwendig erhoben werden müßten, um ihr ungeheures Anlage-Capital nur zu einem niedrigen Fuße zinstragend zu machen, einer Dividende sonst gar nicht zu gedenken, theils endlich und vorzüglich darum, weil die linkseitige Eisenbahn der Stadt Mainz immerhin durch größere Wohlfeilheit der Transportpreise und durch kürzeren Zeitauf-

wand zur Verbindung mit Frankfurt den sichersten Schutz gegen das Emporkommen eines Hafenplatzes zu Biberich gewährte.

Diese aus dem Leben gegriffenen Betrachtungen müssen gewiß Jeden, der klar in der Sache sehen will, auf das lebendigste überzeugen, daß man sich durch den Ausruf des Mainzer Comité's: „Frankfurt und Nassau bauen jedenfalls; dieß ist nicht mehr zu ändern; man muß daher unter unabwendbaren Uebeln so gut davon zu kommen suchen, wie möglich" — nicht schrecken zu lassen braucht. Diese Behauptung erscheint vielmehr nur als ein leerer Popanz, dem es an aller inneren Wahrscheinlichkeit gebricht — und würde sie selbst zur Wahrheit, was wäre dann für Mainz verloren? Nicht das Geringste!

Dasselbe würde durch eine wohlfeile und höchst bequeme directe Eisenbahn mit Frankfurt oder seiner nächsten Umgebung auf dem linken Mainufer verbunden, und hätte wahrlich nie zu besorgen, von jener rechtseitigen Eisenbahn irgend einen Eintrag in seinem Handel zu erleiden. —

Wir wollen zwar nicht gänzlich in Abrede stellen, daß die Taunus-Eisenbahngesellschaft vielleicht doch wirklich zu bauen anfangen werde. Wir geben vielmehr zu, sie fängt vielleicht bald mit einer Bahn zwischen Frankfurt und Höchst an, in der Hoffnung, durch eine solche Verwirklichung ihres Plans auf der anderen Seite Nachgiebigkeit hervorzurufen. Aber weiter wird sie sicher nicht gehen, wenn man auf Hessischer Seite fest bleibt, und nicht das Geringste ist daher in Wahrheit von diesem Taunus-Eisenbahn-Unternehmen für die Hessischen und resp. Mainzer Interessen zu fürchten, sollten auch einige Großsprecher vielleicht den Frankfurter Reichthum und den Stolz Nassau's in die Wagschaale werfen wollen!

Uebrigens ist es eine baare Unwahrheit, wenn auf S. 28 der „Beiträge" behauptet worden ist, daß der hohe Senat der freien Stadt Frankfurt zu der Taunus-Eisenbahn bereits die Concession ertheilt habe.

Dies verhält sich in der Wirklichkeit anders. Der Frankfurter Senat hat zwar den gesetzgebenden Körper veranlaßt, sich darüber auszusprechen, ob das Expropriationsgesetz auf die Tau-

nus-Eisenbahn specielle Anwendung leiden solle. Allein nachdem dieser bejahend entschieden, hat der Senat dieses specielle Expropriationsgesetz noch nicht zu Gunsten der Taunus-Eisenbahn verkündet, auch sonst noch nicht diese Bahnausführung definitiv genehmigt. Es ist demnach unwahr, was das Mainzer Comité von jener Frankfurter Concession vorgegeben hat.

Auch ist es noch zur Zeit dem Publicum, ebenso den Actionären ganz unbekannt, ob eine Herzogl. Nassauische Concession bereits existirt, und ob die Gesellschaften zu Wiesbaden und zu Frankfurt endlich einmal Statuten besitzen, und ob diese Statuten von den betreffenden Regierungen genehmigt worden sind. Wie kann man, so lange sogar hierüber noch Alles im Dunkel schwebt, behaupten, daß diese Taunus-Eisenbahn jedenfalls werde gebaut werden? und vergißt man denn dabei vielleicht geflissentlich, daß diese Actionäre nur zu einer Bahn von Frankfurt nach Mainz unterschrieben haben, daß mithin ohne aller Actionäre Einwilligung diese Bahn weder in eine Frankfurt-Hochheimer, noch in eine Frankfurt-Wiesbadener Bahn rechtlicher Weise verwandelt werden kann?

Die behauptete Einzahlung von bereits 40 % zur Casse der Taunus-Eisenbahngesellschaft kann übrigens auch nicht als ein Beweis dafür angesehen werden, daß nun sicher gebaut werde. Denn diese Einzahlung kann auch zurückgezahlt werden, und die Actionäre werden diese Zurückzahlung, unter Aufrechnung der bisherigen Kosten gewiß mit größtem Danke erkennen, wenn sie sich damit vor größerem Schaden bewahrt sehen.

In der Anmerkung auf S. 28 der „Beiträge" ist gegen das dießseitige Project, wonach die Eisenbahn in der Gegend der Bleyau auslaufen und durch eine Dampffähre mit Mainz verbunden werden würde, bemerkt, daß Sachverständige angäben, man brauche von dem Fischthore bis an die Bleyau 15 Minuten, das Abfahren und Anlanden nehme auch 10 Minuten Zeit in Anspruch, so daß also 25 Minuten nöthig seyen, um auf die Eisenbahn zu gelangen. Man muß indessen die Localität nicht kennen, oder über die Geschwindigkeit der Dampfschiffe gar keine Erfahrung haben, um einer solchen Angabe Glauben zu schenken.

Ein Dampfschiff kann recht gut (den geringen Aufenthalt, den das Anlanden verursacht, eingerechnet) von der Bleyau rheinabwärts den Landungsplatz am Fischthor in 4 — 5 Minuten, und stromaufwärts von da die Bleyau in 9 — 10 Minuten erreichen. Bringt man hiermit die Zeitversäumniß in Vergleich, welche gebraucht würde, um von einem Ausmündungsplatz bei Castell von der Eisenbahn über die Schiffbrücke (die nur im Schritt passirt werden darf) nach Mainz zu gelangen (nach dem Mainzer Project werden die Reisenden doch wohl auch diese Strecke nicht im Fluge zurücklegen?), so wird sich die Ueberschiffung nach unserem Project gewiß nicht als ein mehr Zeit raubendes Verbindungsmittel darstellen.

Das linkseitige Unternehmen einer Eisenbahn steht übrigens auch nicht etwa darum, weil es zu spät in's Leben gerufen wurde, gegen die Taunus-Eisenbahn im Nachtheil. Denn ist erst die Concession der Gr. Staatsregierung ertheilt, so wird das diesseitige Unternehmen, da es gar nicht mit Lokal-Schwierigkeiten zu kämpfen hätte, gewiß schnell realisirt seyn, mindestens der Taunus-Eisenbahn in der Ausführung nicht nachstehen, mag auch dort schon ein Ingenieur engagirt und ein Versteigerungs-Proclama nach dem andern in die Zeitungen gerückt worden seyn.

Auf Seite 29 der „Beiträge" führt das Mainzer Comité die Inconvenienzen an, welchen die Verbindung zwischen Mainz und der Mainspitze neben dem größeren Zeitaufwande (wahrscheinlich im Vergleich mit einer directen Eisenbahn zwischen Frankfurt und Castel auf dem rechten Mainufer) unterliegen werde. Es sagt, „im Winter, wenn der Rhein Eis führe, müßten die Dampffähren ihre Fahrten einstellen und der Reisende sey genöthigt, in einem Kahn nach Weisenau überzusetzen, um von da nach Mainz zu gelangen. Bei hohem Wasserstande sey dagegen das ganze Terrain auf der Mainspitze überschwemmt, die Bahn und die Etablissements — lägen wie ein Eiland in einem See.

Aber welche Einwürfe könnten unbedeutender und in sich gehaltloser seyn, als diese?

Wenn die Communication zwischen der Mainspitze mit Mainz im Winter während des Eisgangs unterbrochen ist, wäre dies alsdann etwa weniger zwischen Castel und Mainz der Fall? Kommt nicht im Gegentheil für letztere Ueberfahrt noch das Main-Eis hinzu, dessen Mangel gerade die Ueberfahrt von der Bleiau an das andere Ufer so wesentlich mehr erleichtert? Alle Schwierigkeiten, welche demnach der Winter der Verbindung von Mainz mit dem diesseitigen Rheinufer bringen kann, bringt er Castel nur in höherem Grade. Ja! der Localkundige weiß, daß die Rheinbrücke zwischen Castel und Mainz den Winter hindurch wohl zwei bis dreimal blos des Maineises halber abgefahren werden muß, während der Rhein selbst oberhalb der Main-Einmündung von Treibeis ganz frei ist.

Was dagegen die Ueberschwemmungen betrifft, denen die Mainspitze ausgesetzt seyn soll, so dringen diese bekanntlich in der Regel nicht tiefer in das Land ein. Die Eisenbahn wird aber und kann jedenfalls mit einem Damm von wenigen Fußen hoch genug angelegt werden, um von einem steigenden Wasserstande nicht erreicht zu werden. Sollte die Bahn alsdann vielleicht auf einmal wie „ein Eiland in einem See" daliegen, so möchten wir wohl wissen, wie dieß den Reisenden irgend hindern könnte, ruhig auf dem Eilande fortzufahren, bis er das Wasser aus den Blicken verloren hätte?!

Wenn das Mainzer Comité schließlich zur Vertheidigung seines ersten Grundes (S. 30 der „Beiträge") darauf aufmerksam macht, daß dem linkseitigen Eisenbahnunternehmen auch die Belästigung drohe, daß alle dem Rheinzolle unterworfene Güter bei der weiteren Ueberschiffung von Mainz aufwärts nach der Mainspitze den bestenden Abgaben von 13½ Cent. pr. Cntr. unterlägen — so brauchen wir nur auf den Art. 46 der Rhein-Schifffahrts-Uebereinkunft d. d. 31. März 1831 zu verweisen, indem darnach Fähren zum Uebersetzen der Personen und Waaren von einem Ufer des Rheins an das andere, oder wo die Fahrt eines Schiffpatrons oder Führers sich auf das eigne Gebiet seines Landesherrn beschränkt, gar nicht Gegenstand der Rheinverzol-

lung sind. Sollte das Mainzer Comité diesen Art. 46 nicht gekannt haben?!

Zum zweiten Grund (Seite 30—32): Jedermann wird einsehen, daß das, was das Mainzer Comité hier über eine Eisenbahn zwischen Mainz und Wiesbaden gesagt hat, im hohen Grade geschraubt und gesucht ist.

Wir unserer Seits fürchten für unser linkseitiges Eisenbahnproject eine Eisenbahnverbindung zwischen genannten beiden Städten, als könne sie auch der Communicationsweg zwischen Frankfurt und Mainz über Wiesbaden werden, nicht im Geringsten, und wir haben unser Ansuchen bei der höchsten Staatsbehörde, daß einer Eisenbahnverbindung zwischen Frankfurt und Mainz auf der rechten Mainseite keine Concession zur Einmündung in das Großherzogliche Gebiet gegeben werden möge — noch niemals dahin verstanden, daß auch zu einer Eisenbahn von Mainz nach Wiesbaden keine Genehmigung gegeben werden möge, sollte letztere auch vielleicht zur Reise über Wiesbaden nach Frankfurt benutzt werden können. Insofern würde also eine Eisenbahn zwischen Mainz und Wiesbaden vollkommen unabhängig von unserem Project angelegt werden können, und hiermit zerfällt das ganze Raisonnement des Mainzer Comité's in — Nichts.

Wie kann man aber auch nur in Wahrheit besorgen, der Personen- und Waarenverkehr werde sich je zwischen Frankfurt und Mainz über Wiesbaden dirigiren, wenn gleichzeitig eine Eisenbahn direct auf dem linken Ufer des Mains zwischen dem Rheine und den nahen Umgebungen von Frankfurt oder gar Frankfurt selbst besteht, auf der man in der Hälfte der Zeit und um die Hälfte des Transportpreises den Ort der Bestimmung erreichen kann!!

In der That, recht komisch ists übrigens, wenn man es sich recht versinnlicht, welche Eisenbahnverbindung denn eigentlich das Mainzer Comité hier als so höchst gefahrvoll für das linkseitige Unternehmen hat darstellen wollen. Wir haben bereits in der Vertheidigung des ersten Grundes, Seite 27 der Beiträge gesehen, daß die Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft jedenfalls

von Frankfurt bis an die Kostheimer Gemarkung baut — von dort bleibt ihr dann nichts übrig, als quer über den Hochheimer Berg und über andere in der Mitte liegende Anhöhen eine Chaussée auf Nassauischem Territorium bis etwa an das Mühlthal bei Mosbach anzulegen. Hier erst könnte dann die Eisenbahn wieder beginnen, und theils nach Biberich, theils nach Wiesbaden führen. Man appellire nur an den gesunden Menschenverstand, ob es jemals denkbar seyn kann, daß ein Reisender, der von Mainz nach Frankfurt auf schnellstem Wege zu gelangen beabsichtigt, die linkseitige Eisenbahn verschmähen und dagegen auf der Eisenbahn von Mainz nach Wiesbaden fahren wird, um von dort das Eisenbahnstück von Wiesbaden bis an die Hochheimer Berge zu befahren, dort eine Blamage zu besteigen und auf steiler Chaussée über verschiedene bedeutende Anhöhen bis unter Hochheim an den Main gebracht zu werden und dergestalt etwa nach Verlauf von 2½ bis 3 Stunden an dem Anfange der Taunus-Eisenbahn angelangt zu seyn, während er zu derselben Zeit, hätte er die Fahrt auf der linkseitigen Eisenbahn vorgezogen, schon wohl 2 Stunden lang in Frankfurt angekommen wäre?!

Consequenzen, wie die oben nachgewiesenen, beweisen zur Genüge, wie wenig das Mainzer Comité bis jetzt über die drohend geschilderte Taunus-Eisenbahn-Ausführung im Klaren seyn muß!

Zum dritten Grund (S. 32—35): Das Mainzer Comité beruft sich im Eingang seiner Vertheidigung des dritten Grundes auf seine Nachweisung, daß die Bahn von Frankfurt nach der Kostheimer Gemarkungsgränze jedenfalls gebaut werde. Niemand wird aber in den „Beiträgen" irgend eine glaubhafte „Nachweisung" dessen, sondern nur die nackte, mit gar keinen triftigen Motiven unterstützte Behauptung, daß es so kommen werde, finden. Wir haben aber dagegen durch Anführung der gewichtvollsten Momente die Ueberzeugung erweckt, daß die Taunus-Eisenbahngesellschaft mit einiger Ueberlegung gar nicht auf diese Weise bauen kann, indem sie ein Capital von mehreren

Millionen nicht so leichtfertig in's Blaue hinein verbauen, nicht eine Eisenbahn gewissermaßen wie eine Sackgasse anlegen wird.

Auf diesen Punkt der „Beiträge" wird daher nichts mehr zu erwiedern seyn. Wenn dagegen das Mainzer Comité auf S. 32 der „Beiträge" gegen unser Project anführt:

> „Wäre die Herzogl. Nassauische Gränze nicht so nahe bei Mainz, und zwar näher als die Großherzogl. Hessische bei Frankfurt, so würde der Darmstädter Ausschuß Recht haben, wenn er sagt: daß die Unternehmer der Taunus-Eisenbahn auf den nur während weniger Monate im Jahre bestehenden Verkehr zwischen Frankfurt und Wiesbaden beschränkt seyn würden, und daß sich voraussichtlich ihrer Bahn kein Verkehr von und nach Mainz zuwenden werde, wenn zugleich auf der linken Mainseite eine Eisenbahn bis dicht an diese Stadt bestehe." —

so kann diese Allegation nur dann einen Sinn haben, wenn man annimmt, daß das Mainzer Comité hier auf die schon hin und wieder laut gewordene Möglichkeit, daß die Verbindung zwischen dem Ende der Taunuseisenbahn an der Kostheimer Gemarkungsgränze und zwischen Castel mit Blamagen unterhalten werde, anspielen wollte. Geht man aber von dieser Möglichkeit aus, so verschwindet natürlich alle Gefahr, welche das Mainzer Comité von der rechtseitigen für Mainz, im Verhältniß zu Biberich, in der Perspective zeigen wollte. Denn gewiß Niemand würde es alsdann vorziehen, von dem Ende der Eisenbahn unterhalb Hochheim über Berg und Thal per Axe bis an den Wiederanfang der Bahn bei Mosbach zu fahren, wenn er weit schneller Mainz mit seinen wohlbegründeten Handelsetablissements und seinen trefflichen Gasthöfen erreichen könnte. Alles, was daher das Mainzer Comité über diese Gefahr vorgespiegelt hat, ging mit jener Möglichkeit in Dunst auf!

Aber, fragen wir, ist ein solches Blamageninstitut für die linkseitige Eisenbahn von wirklich besorglicher Natur?

Wir glauben mit Zuversicht: nein! Die Taunus-Eisenbahn-unternehmung soll nach der Versicherung des Mainzer Comité's jedenfalls an der Kostheimer Gemarkungsgränze, also im Main-

thal unterhalb Hochheim, auslaufen. Durch die Kostheimer Gemarkung wird man ihr keine neue Straße öffnen, — unsere hohe Staatsregierung würde dieß aus weiser Sorgfalt für die Interessen des Inlandes zweifelsohne untersagen. Um daher eine Blamagenverbindung mit Mainz zu etabliren, müßte erst auf Nassauer Gebiet von dem Ende der Eisenbahn nach der zwischen Hochheim und Mainz bestehenden Heerstraße eine einmündende Chaussé neu angelegt werden. Diese hätte kostbare Weinberge zu durchschneiden und könnte der nahen hessischen Gränze wegen nicht anders, als so steil angelegt werden, daß man wenigstens eine Viertelstunde Zeit brauchte, um mit beladenem Fuhrwerk die Höhe zu erreichen. Von Mainz aufwärts bis Hochheim wäre durch die Steigung der Chaussée ein ähnliches Verhältniß gegeben. Unter einem Zeitaufwand von 3/4 Stunden bis einer Stunde würde es daher absolut unmöglich seyn, den Weg von Mainz bis zu der Taunuseisenbahn und umgekehrt zurückzulegen; wer wird also je diesen Weg einschlagen, wenn er füglich in fast gleicher Frist schon von Mainz bis sogar nach Offenbach gefahren seyn kann, von wo er Frankfurt in **15** bis **20** Minuten bequem erreicht?!

Schon die oben angedeuteten Verhältnisse lassen für das linkseitige Bahnunternehmen nicht die mindesten Besorgnisse von einer bis an die Kostheimer Gemarkungsgränze anzulegenden Taunuseisenbahn (wenn überhaupt an die Ausführung eines so widersinnigen Projects je zu denken wäre) entstehen. Aber es ist auch geradezu unwahr, was das Mainzer Comité sagt: daß die Nassauische Gränze (natürlich von Hochheim her) näher bei Mainz sey, als die Großherzogl. Hessische bei Frankfurt. Denn jeder Localkundige weiß, daß die Kostheimer Gemarkung sich bis ziemlich dicht an den Ort Hochheim heraufzieht, was, wie bekannt, eine gute Stunde von Castel entfernt liegt (genau berechnet beträgt die Entfernung von Castel bis an die Hessische Gränze **1354** laufende Klafter neues Hessisches Maaß, die Entfernung von da bis Hochheim beiläufig **270** Klafter). Die Hess. Gränze erstreckt sich dagegen bis dicht an Oberrad, von wo man auf

ganz ebenem Terrain in einer starken Viertelstunde sogar zu Fuß Sachsenhausen erreichen kann.

Die Berechnung über den muthmaßlichen Kostenaufwand zum Bahnbau auf der rechten und linken Mainseite, welche das Mainzer Comité auf S. 33 — 35 der „Beiträge" aufgestellt hat, geht in verschiedenen Beziehungen von unrichtigen Voraussetzungen aus. Nicht allein wird die Differenz im Preise des erforderlichen Grund und Bodens wahrscheinlich größer, als angegeben, seyn, — auch die vielen größeren und kleineren Brükken, welche auf der rechten Seite zu bauen sind, die Steigungen, welche an manchen Punkten überwältigt werden müssen, die Anlagen, welche an den häufigen Straßen und Verbindungswegen, zum Zwecke ihrer gefahrlosen Ueberschreitung, mit der Eisenbahn zu machen sind, die Sicherungen gegen das Steigen des Mains (auf der rechten Seite bestehen noch keine Dammbauten), die großen Förderungs- und Unterhaltungskosten und dergleichen mehr, werden die Kosten der rechtseitigen Bahn sehr viel höher steigern, als dieß bei der Bahn auf dem linken Ufer des Mains, die ohnehin durch die Krümmungen des Stroms nicht zu öfteren Ausweichungen genöthigt ist, folglich kürzer seyn wird, als die rechtseitige Bahn, je der Fall seyn kann.

Aber wir wollten selbst einmal unterstellen, der Bau auf der linken Seite würde an und für sich betrachtet, etwa nur um den von dem Mainzer Comité berechneten Betrag von **102,000** fl. billiger, als die rechtseitige Bahn zu stehen kommen, — so hat doch das gedachte Comité auch nicht mit einer Sylbe jene Behauptung von uns zu widerlegen gewußt, daß die Eisenbahnverbindung zwischen Mainz und Frankfurt oder Offenbach im Grund gar nichts kosten wird, sobald unsere Gesellschaft gleichzeitig zur Anlegung der Bahn von der badischen Gränze bis Frankfurt oder Offenbach und resp. bis Mainz, concessionirt wird. Denn alsdann wird die Eisenbahnverbindung zwischen Mainz und Frankfurt oder Offenbach einzig schon dadurch hergestellt, daß man die Eisenbahn von Darmstadt nach Mainz und resp. Frankfurt oder Offenbach bis zu einem Knotenpunkt (bei Walldorf) zusammenlaufen, und von dort erst in

zwei Aeste, wovon der eine nach Mainz, der andere nach Frankfurt oder Offenbach führt, sich theilen läßt. Es springt in die Augen, daß auf diese Weise zugleich auch die Verbindung zwischen Mainz und Frankfurt hergestellt wäre — und wir können also mit vollem Recht sagen, die Concession zur Eisenbahnanlage, wie wir sie neuerdings erbeten haben, in Händen unserer Gesellschaft, muß ein rechtseitiges Eisenbahn-Unternehmen zur Verbindung von Frankfurt und Mainz absolut zu Grunde richten, folglich dasselbe schon im Entstehen verhindern, weil, sobald Mainz und Frankfurt ohnehin mit Mannheim durch Eisenbahnen verbunden werden, die linkseitige Bahnverbindung zwischen Mainz und Frankfurt selbstständig fast gar keinen Kostenaufwand erheischt, so daß also die Taunus-Eisenbahngesellschaft mit den Transportsätzen unserer Gesellschaft auf der Route von Frankfurt nach Mainz unmöglich die Concurrenz aushalten kann.

Zum vierten Grund (S. 35—37): Das „bisher bestandene freundnachbarliche Verhältniß", welches das Mainzer Comité durch sein rechtseitiges Bahnproject zu erhalten geglaubt, und darum als Grund für den Vorzug der rechten Seite mit in die Wagschale geworfen hat, — kann, wie wohl Jedermann einsehen wird, auch nicht das mindeste Gewicht verdienen, wo es sich, wie bei einer großartigen Eisenbahn-Unternehmung, darum handelt, ob man seinem eigenen Lande unberechenbaren Gewinn für ewige Zeiten erhalten, oder denselben zu Gunsten des Auslandes opfern soll. Jedenfalls scheint es uns wenigstens, daß Rücksichten des „freundnachbarlichen Vernehmens" erst dann hätten in Betrachtung kommen sollen, wenn vor Allem die Rücksichten gegen die eigenen Landsleute, also auch gegen die vielen Mitglieder unserer Gesellschaft, genügend befriedigt gewesen wären. Daß übrigens hier nicht „kleinlicher Egoismus oder habsüchtige Gewinnsucht" für unsere Triebfeder ausgegeben werden kann, wenn wir mit allen uns zu Gebot stehenden Mitteln dem unhessischen und unpatriotischen Verfahren des Mainzer Comité's uns entgegengestemmt haben, hierüber hat uns längst die allgemeine Stimme des großen Publicums beruhigt, welche das

Streben des Mainzer Comité's von dem Standpunkte der vaterländischen Interessen und derjenigen der Stadt Mainz aus betrachtet, nicht genug hat tadeln können, so daß wir jenen Vorwurf des Mainzer Comité's, der zu sehr in sich lächerlich ist, als daß er Beachtung verdiente, mit einem bloßen mitleidigen Bedauern abgefertigt seyn lassen können.

Wer übrigens von kleinlichen Interessen sprechen zu können glaubt, deren Vertheidigung wir bisher gegen das Mainzer Comité geführt, muß wirklich für die Rücksichten, welche eine gesunde Staatswirthschaft zu nehmen hat, einen ganz unnatürlichen Maßstab haben. Denn um nur den einen von den vielen Vortheilen hervorzuheben, welche die linkseitige Eisenbahnunternehmung dem Großherzogthum bringen wird, fragen wir: Ist es etwa für die Bewohner der Provinz Starkenburg, und namentlich für die ärmere Klasse, eine Kleinigkeit, wenn auf der linken Mainseite mehrere Hunderttausend Gulden für die Arbeiten an einer Eisenbahn-Verbindung zwischen Mainz und Frankfurt in Circulation kommen müssen, deren Verdienst unserem Lande größtentheils entginge, wenn das Mainzer Project in Vollzug käme?! Bei solchen wichtigen und tief in den Nationalwohlstand eingreifenden Verhältnissen hat Jeder, dem sein eigenes Land lieb und theuer ist, doch unstreitig zunächst und vorzugsweise dessen Wohl und Bestes zu bedenken, und diejenigen Mitglieder unseres Ausschusses, welche nach der vom Mainzer Comité auf S. 36 der „Beiträge" beliebten Anspielung der Ansicht seyn sollen, daß das Gesammt-Interesse Deutschlands dem privativen Interesse eines einzelnen deutschen Staates, es versteht sich unbeschadet der Wohlfahrt des Letzteren, vorangestellt werden sollte, werden es niemals bei so eminenten Vortheilen, wie sie hier in Frage stehen, für statthaft halten, daß um des bloßen „freundnachbarlichen" Vernehmens Willen das Heimathland dem Nachbarlande, wie das Mainzer Comité es will, zum Opfer gebracht werde.

Wenn das Mainzer Comité es auf Seite 36 der „Beiträge" eine „sichtbare Feindseligkeit" nennt, mit der wir „des Nachbars Gebiet in Nassau und Frankfurt bei einem Unterneh-

men gemieden sehen wollten, welches Alle zu einem Interesse vereinigen sollte" — so hat wenigstens uns niemals ein feindseliger Gedanke weder gegen Nassau noch gegen Frankfurt in unseren Bestrebungen geleitet. Wir haben nur nicht dem Großherzogthume, zum Vortheile von Nassau und Frankfurt, vergeben haben wollen, worauf, der Natur der Verhältnisse nach, Ersteres fast ausschließenden Anspruch hat. Dieß geltend zu machen, ist so wenig feindselig, wie derjenige feindselig handelt, der nur auf seinem Rechte besteht. Was das Mainzer Comité das eine Interesse nennt, zu dem Alle vereinigt werden sollten, ist augenscheinlich nur im Interesse Frankfurts und Nassau's, und das Großherzogthum bliebe dabei fast außer aller Beachtung.

Wie wenig übrigens gerade in Beziehung auf Frankfurt uns eine „feindselige Tendenz" inwohnt, beweist unser lang genährter Wunsch, alle Eisenbahnen von Süden, Norden und Westen an einem seiner Thore zu vereinigen. Mehr aber zugestehen, ihm einen künstlichen Stapel zugestehen, das kann Niemand verlangen, der höhere Rücksichten des allgemeinen Verkehrs mit den Eisenbahnen, als den großartigsten und mächtigsten Hebeln des Handels, verbindet.

Daß das Comité zu Mainz das landesherrlich concessionirte linkseitige Bahnunternehmen stets „mit großem Ernste" verfolgt habe, wie es doch auf Seite 37 der „Beiträge" behauptet, wird Niemand glauben, der erwägt, ob es sich wohl mit Grund ein ernstliches Bestreben nennen läßt, wenn man nur ein paar Vorstellungen an Behörden überreicht, und am Erfolge schon nach wenigen Monaten verzweifelt, ehe noch ein wirklicher Abschlag ergangen ist.

Wenn sich das Mainzer Comité auf S. 37 der „Beiträge" damit brüstet, als habe es in seinem Verhältnisse zu Darmstadt die Aufforderung zu einer Verständigung mit seinem Ausschusse gefunden, der es auch bereitwillig in Großgerau gefolgt sey, so hatte es, wie Es, wie es scheint, vergessen, daß Es an anderer Stelle der „Beiträge" (S. 17) sich feierlich zu verwahren gesucht hat, daß die Großgerauer Versammlung noch keine Verständigung gewesen sey. Denn der Auftrag an seine Ab-

gesandten, unsere Deputirten dort nur auszuhorchen, wird doch wohl im Ernste keine beabsichtigte Verständigung und dieß zwar um so weniger genannt werden können, als das Mainzer Comité den Großgerauer Besprechungen gar keine weitere Folge gegeben hat.

Was wir in einer Eingabe vom 29. März 1836 dem Großherzoglichen Ministerium des Innern und der Justiz gegenüber erklärt haben, konnte nur mit hohem Unrecht zum Beweise angeführt werden, wie wir „an der Stelle des Mainzer Comité's gehandelt haben würden." Denn erst unterm 25. Febr. 1837 wurden bekanntlich durch die allerhöchste Concession die nahen Beziehungen geschaffen, welche die beiden Gesellschaften zu Mainz und Darmstadt von nun an zu gemeinsamen Zwecken verbinden sollten.

Zum fünften Grund (S. 38—40): Das Mainzer Comité hat es offenbar gefühlt, daß es mit seinem fünften Grunde sich eine höchst auffallende Blöße gegeben, und hat es darum versucht, dieses Argument in einer Weise auszulegen, daß am Ende lediglich ein patriotisches Opfer der Mainzer Actionäre den Anlaß geben sollte, warum in der Folge die Taunus-Eisenbahn dennoch bis Castel fortgesetzt würde.

Für den Einsichtsvollen bedarf es keiner Zergliederung, wie äußerst geschraubt diese Interpretation ist. — Daß sie aber auch obendrein lächerlich ist, darüber nur zwei Worte:

Wer gibt denn dem Mainzer Comité die Versicherung, daß alle Actien seiner linkseitigen Eisenbahn nach zehn oder zwanzig Jahren und länger nur in den Händen von Mainzer Bürgern seyn würden? Ist dieß doch heut zu Tage nicht mehr der Fall; ist doch zur Stunde schon ein Theil der Actien in anderen Händen! — Nun begreift aber doch wohl Jedermann, daß, so lange nicht in der Folge alle Actien in dem Besitze von Mainzer Bürgern, und zwar von lauter solchen patriotischen Bürgern sich befänden, welche gerne ihr eigenes Vermögen für das allgemeine Beste in die Schanze schlügen, ein Verzicht auf die der Eisenbahngesellschaft von höchsten Orten ertheilten Privilegien etwas rein Undenkbares wäre. Und wenn nur ein Actionär widerspräche (und sollte sich dieser eine nicht

finden, der seinen Privatvortheil anderen Rücksichten überordnete?) — wäre es dann möglich, daß die Gr. Staatsregierung ihr gegebenes Wort nicht erfüllte?!

Diese wenigen Betrachtungen reichen hin, um das von dem Mainzer Comité Gesagte in seiner ganzen Schwäche zu zeigen — ganz abgesehen davon, daß bekanntlich fast die ganze Population von Mainz bereits vollständig begriffen hat, welche Bewandniß es mit der von dem Mainzer Comité gerühmten, durch den Anschluß an die Taunus-Eisenbahngesellschaft bewährten Sorge für die Interessen des Mainzer Handels hat.

Soweit menschlicher Verstand und Klugheit die Zukunft ermessen können, wird nie eine andere Stimmung, eine andere Ueberzeugung in Mainz Wurzel fassen können. Stets wird der gesunde Sinn der Mainzer Bürger, sofern sie von Nebenabsichten frei sind, wohl zu erkennen wissen, daß es für ihre Stadt unendlich besser und sichernder ist, wenn eine Eisenbahn ihnen von Frankfurt, von Mannheim her allen Verkehr in den Hafen liefert, als wenn nach dem Projecte des Mainzer Comité's ihnen dieser Verkehr bei Castel, um uns dieses trivialen aber treffenden Ausdrucks zu bedienen, an der Nase vorbeigeführt wird. Nie läßt sich daher jenes „allgemeine stürmische Verlangen" nach einer directen Verbindung mit der Taunus-Eisenbahn, was das Mainzer Comité in Aussicht stellt, erwarten — im Gegentheil spricht Alles dafür, daß wirkliche Erfahrung die Bewohner von Mainz demnächst nur immer sprechender davon überzeugen wird, welche ungeheure Gefahr das in ihrer Mitte aufgetretene Comité gegen den Flor und Wohlstand ihrer Vaterstadt — wir wollen gerne glauben: aus Uebereilung oder Mißverstand — herbeizuführen im Begriffe stand.

Zum sechsten Grund (S. 40—42): Die totale Nichtigkeit des sechsten Grundes für sein neues Project hat das Mainzer Comité schon allein damit eingeräumt, daß es zugeben mußte, daß es in dem Ausschuß der Taunus-Eisenbahngesellschaft demnächst nur zwei Stimmen gegen vier zu führen haben werde. Es ist aber von selbst klar, daß mit einer solchen Stimmenvertheilung auch nicht die mindeste Garantie für die

speciellen Interessen der Stadt Mainz gegeben ist. Vielmehr überläßt sich Jeder einer unverantwortlichen Täuschung, wer auf dieses Stimmverhältniß die Hoffnung bauen will, namentlich die Tarifbestimmungen würden demnächst im Interesse von Mainz erfolgen, und nicht der sonst willkürlichen Bestimmung der anderen Gesellschaft überlassen seyn."

Wie übrigens die „Beiträge" auf fast jeder Seite von Widersprüchen, Unwahrheiten oder Entstellungen wimmeln, so finden wir auch wieder auf Seite 41 eine arge Verdrehung des wahren Sachverhältnisses.

Das Mainzer Comité sagt: „Die Stadt Mainz sey zwar in der Eisenbahngesellschaft nicht vertreten; allein die Interessenten von Mainz würden schon das Interesse ihrer Vaterstadt zu wahren wissen, zumal die Vertretung der Mainzer Gesellschaft in dem Ausschuß der vereinigten Taunus-Eisenbahngesellschaft unabhängig von dem Actienbesitze seyn solle, da der nach dem Vertrage zu constituirende Ausschuß gleichmäßig aus Mitgliedern der Comité's von Frankfurt, Mainz und Wiesbaden zu bestehen habe."

Hiermit hat das Mainzer Comité unverkennbar den Glauben erwecken wollen, als würden die Interessen der Stadt Mainz in dem Ausschuß der vereinigten Taunus-Eisenbahngesellschaft dadurch gewahrt seyn, daß dort unabhängig vom Actienbesitz stets zwei Bürger von Mainz als Mitglieder des Mainzer Comité's Sitz und Stimme zu führen hätten. Erinnert man sich aber, daß nach den Statuten der Mainzer Eisenbahngesellschaft die Mitglieder ihres Comité's, oder des sogenannten Verwaltungsraths, nicht ausschließend aus Mainzer Bürgern, sondern indistincte aus Actionären der Gesellschaft und zwar von der Generalversammlung gewählt werden sollen (§. 16. der Stat.) — so überzeugt man sich leicht, daß unter Umständen vielleicht nicht ein einziger Mainzer Bürger demnächst in den Verwaltungsrath der Mainzer Gesellschaft gewählt werden wird, und daß eben so gut, wenn auch Bürger von Mainz darin Sitz bekommen sollten, gerade diese nicht zu dem Ausschuß der vereinigten Taunus-

Eisenbahngesellschaft deputirt werden können. Worin soll also hier die Garantie der Interessen von Mainz gefunden werden?

Bedenkt man weiter, daß in dem Vertrag des Mainzer Comité's mit der Taunus-Eisenbahngesellschaft die näheren Bestimmungen über Direction und Verwaltung erst durch künftige Statuten getroffen werden sollen, wobei dann natürlich wieder das Uebergewicht der Stimmen im Ausschuß oder in der Generalversammlung unbedingt entscheidend seyn muß — so fragen wir billig: ob denn nur ein Schatten von Sicherheit für die Stadt Mainz, daß seine Localinteressen demnächst bei der Taunus-Eisenbahngesellschaft Berücksichtigung finden würden, in dem Vertrag des Mainzer Comité's mit der Taunus-Eisenbahngesellschaft aufzufinden ist?! —

Die Hinweisung des Mainzer Comité's (S. 42 der Beiträge) auf eine Stelle unserer Eingabe d. d. 29. März 1836, wird man auf den ersten Blick als hinkend erkennen; denn daß mit unserer Aeußerung kein Verkehr gemeint war, der bisher einen wirklichen Gegenstand des Mainzer Speditionshandels bildete, ist wohl jedem Unbefangenen klar.

Zum siebenten Grund (S. 42—44): Wir haben in unserer Eingabe d. d. 11. August 1837 der höchsten Staatsbehörde nachgewiesen, daß der zeitige Cours der Taunus-Eisenbahn-Actien kein gegründetes Motiv für die Mainzer Gesellschaft habe abgeben können, von dem linkseitigen Unternehmen zurückzutreten, haben aber auch zugleich darauf aufmerksam gemacht, daß es in sich widersprechend sey, im siebenten Grund von dem Actiennutzen, der doch in der nächsten Zeit nur durch Verkauf realisirt werden könnte, und im sechsten Grunde von dem Einfluß zu reden, den die Mainzer Actionäre auf Tarifbestimmungen üben könnten. In keiner Beziehung hat das Mainzer Comité unsere Einwürfe zu widerlegen gewußt — den ersten Einwurf hat Es vielmehr als an sich richtig nachgegeben, und nur mit den „acht übrigen gewichtigeren" Gründen (sechs derselben haben wir bereits in Vorstehendem qualificirt) beschönigen zu können geglaubt; den zweiten Einwurf suchte es dagegen damit zu beseitigen, daß Es vorgab, es habe unter „Actiennutzen" auch die später vom

Ertrag der Bahn zu hoffenden Zinsen und Dividenden verstanden. Daß jedoch diese letztere Auslegung wiederum nur eine höchst gezwungene ist, die ursprünglich nicht in der Intention des Mainzer Comité's gelegen haben kann, ergeben die Worte seiner Vorstellung an Großherzogl. Ministerium d. d. 30. Juli 1837, indem sie hier von der Erleichterung reden, die den Mainzer Actionären durch den Actiennutzen, namentlich in den Unternehmungskosten, zu Theil werden würde. Wie hätte das Mainzer Comité bei solchen Ausdrücken an einen Actiennutzen denken können, der sich erst in Zukunft, wenn die Unternehmungskosten alle bereits aufgewendet seyn würden, ergeben könnte, und dessen künftige Existenz obendrein vorerst noch etwas ganz Problematisches ist? ! —

Die Actionäre der Mainzer Gesellschaft können übrigens von einer Benachtheiligung durch Verlust am Actiennutzen unter keinen Verhältnissen reden, weil wir uns schon bereit erklärt haben, sie als Mitglieder in unsere Gesellschaft aufnehmen zu wollen, und weil es für Jeden, der rechnen kann, klar ist, daß die Actien unserer Gesellschaft, sobald unser Eisenbahn-Project in der Provinz Starkenburg zur Ausführung kommt, viel mehr rentiren werden, als die Actien einer Taunus-Eisenbahn, der nach Westen geradezu jeder passende Ausmündungspunkt fehlen wird. Haben dagegen wir in unserer Eingabe vom 11. Aug. 1837 die höchste Staatsbehörde auf die großen Verluste aufmerksam gemacht, welche vielen Mitgliedern unserer Gesellschaft durch eine Genehmigung des neuen Mainzer Projects zugefügt werden würden, so hatten wir dazu eine vollkommen triftige Veranlassung. Denn viele dieser Mitglieder haben sich erst seit dem Erscheinen der allerhöchsten Zusage d. d. 25. Febr. 1837 bei unserem Unternehmen betheiligt, oder mehr als ursprünglich betheiligt, und diese verdienen doch wohl die gerechteste Berücksichtigung, damit ihr Vertrauen, was sie auf das allerhöchsten Orts concessionirte und gut geheißene Eisenbahnunternehmen setzten, ihnen nicht eine Quelle empfindlicher Nachtheile werde. Daß nämlich die Eisenbahnanlage unserer Gesellschaft in ihrem Werthe verlöre, wenn sie nach Anleitung

des neuen Mainzer Vertrags, statt nach Anleitung der allerhöchsten Concession vom 25. Februar 1837, zu geschehen hätte, darüber wird sich nicht leicht Jemand täuschen.

Zum achten Grund (S. 44—48): Unter den vielen Momenten, welche wir in unserer Eingabe d. d. 11. Aug. 1837 bei Großh. Ministerium angeführt haben, warum das Mainzer Comité die vaterländischen Interessen und insbesondere auch die der hiesigen Gesellschaft in dem §. 10 seines Vertrags mit der Taunus-Eisenbahngesellschaft auf das sorglosеste bedacht habe, hat jenes Comité in seinen „Beiträgen" im Grunde nur den einen zu widerlegen gesucht, daß nämlich nach dem §. 10 cit. eine Verästung der von Darmstadt nach Frankfurt und resp. an die Taunus-Eisenbahn zu führenden Bahnstrecken allerdings sollte stattfinden dürfen. Es mag denn seyn, daß der Ausdruck „directe Eisenbahnverbindung" im Mainzer Vertrag unpassend gewählt war, indem er in der Regel die Bahn bezeichnen wird, welche nicht auf Umwegen zum Ziele geht, so daß man also eine Gabelbahn streng genommen darunter nicht begreifen kann.

Allein immer bleiben alle andere Vorwürfe, die wir dem Mainzer Comité in Bezug auf den §. 10 des Vertrags gemacht haben, in voller Kraft bestehen, und wir müssen fragen, ob es nicht im hohen Grade unwürdig war, einen Vertrag einzugehen, der einer anderen inländischen Gesellschaft geradezu verbieten soll, Städte des Inlands mit einer Eisenbahn zu verbinden, wenn nicht auch gleichzeitig eine Stadt des Auslands mit durch eine Eisenbahn verbunden werde; ob es nicht unwürdig, daß die andere inländische Gesellschaft die eine vollendete Bahn vor der anderen solle gebrauchen dürfen; ob es nicht unwürdig, daß die andere inländische Gesellschaft überhaupt mit ihrem Unternehmen, besonders in Ansehung des so wichtigen Einmündungspunkts, abhängig seyn soll von der Genehmigung auswärtiger Gesellschaften, deren Willkühr heute dieses, morgen jenes Hinderniß in die Ausführung legen könnte?!

Die auf S. 48 der „Beiträge" abgedruckte neuere Erklärung des Taunus-Eisenbahn-Comité's zu Frankfurt ist natürlich nicht im Mindesten geeignet, über diese Punkte zu beruhigen, da

es sie gar nicht berührt. Ohnehin ist diese Erklärung höchst unklar abgefaßt, indem sie z. B. im ersten Satze nur von dem Einmündungspunkte und davon spricht, „daß der Reisende, welcher von Darmstadt nach Frankfurt sich begeben wolle, nicht genöthigt seyn müsse, durch die Einmündung bei Raunheim . . . . . durch den von Mainz abzuwartenden Dampfwagen nach Frankfurt zu gelangen." Diese Worte haben kaum einen Sinn, wenn man nicht unterstellt, das Comité sey hier von der Ansicht ausgegangen, der von Darmstadt nach Frankfurt Reisende müsse bei Raunheim in die Taunus-Eisenbahn einmünden, und von da auf der rechten Mainseite nach Frankfurt befördert werden, dieß jedoch augenblicklich, und ohne daß erst auf die Ankunft des Mainzer Dampfwagens gewartet werden dürfe.

An eine Eisenbahnverbindung dieser Art hat wohl noch Niemand gedacht — sie steht aber auch im Widerspruch mit dem den „Beiträgen" beigegebenen Kärtchen.

Die Genehmigung der Taunus-Eisenbahngesellschaft bezüglich des Einmündungspunktes ist im Mainzer Vertrage ausdrücklich vorbehalten, und wenn diese Genehmigung, wie das Mainzer Comité auch in den „Beiträgen" S. 47 bestimmt zugibt, erst dann soll erfolgen müssen, wenn die Ratification des Vertrags durch die betreffenden Regierungen vorausgegangen seyn werde, so leuchtet es wohl auch ohne Weiteres ein, daß die Großh. Staatsregierung nach Maßgabe jenes Vertrags nicht wohl in den Stand gesetzt wäre, die Interessen der hiesigen Gesellschaft durch einseitige Bestimmungen zu wahren.

Wenn sich daher auch das Mainzer Comité in Beziehung auf den §. 10 des Mainzer Vertrags selbst Weihrauch zu streuen keinen Anstand genommen hat, so müssen wir doch nach wie vor der Ansicht huldigen, „daß man sorgloser die vaterländischen Interessen nicht wohl behandeln konnte, wie das Mainzer Comité es in jenem Vertrage gethan."

Zum neunten Grund (S. 49—53): In seiner Vertheidigung dieses Grundes hat sich das Mainzer Comité darauf beschränkt, eine Berechnung zu liefern, wie hoch die Anschaf-

fungs= und Betriebskosten hinsichtlich einer Dampffähre kommen würden — alle übrige Einwürfe, die wir gegen diesen neunten Grund in der Eingabe d. d. 11. Aug. 1837 vorgebracht haben, vermochte es nicht zu widerlegen. Wir rechnen dahin insbesondere Alles, was wir über die leichtere Passage des Rheins in der Nähe der Bleiau, also oberhalb der Maineinmündung, gesagt haben, sowie dasjenige, was wir über die Möglichkeit, die Waggons unmittelbar und ohne allen Aufschub von der Eisenbahn in die Dampffähre und heraus zu ziehen, bemerkten. Ebenso hat das Mainzer Comité jenen merkwürdigen Vorfall mit der Unternehmung eines Herrn Schmölter nicht in Abrede zu stellen gewagt, und hiermit selbst stillschweigend einräumen müssen, daß allerdings die von uns geschilderte hohe Gefahr für den Mainzer Speditionshandel unter ähnlichen Verhältnissen, wie sie das Mainzer Comité jetzt hervorrufen will, schon einmal in der Wirklichkeit bestanden hat. Welche schlagendere Beweise kann man noch für die Verwerflichkeit dieses neuen Projects verlangen?

Daß übrigens die Kosten einer Dampffähre unendlich übertrieben berechnet sind, bedarf keines Beweises. Jeder, der die täglichen Bedürfnisse eines solchen Schiffes und die Kosten seiner ersten Anschaffung näher kennt, wird dieß bestätigen. Wir besorgen wenigstens für unsere Gesellschaft, wenn dieselbe allerhöchsten Orts zur Anlegung einer Eisenbahn an die Bleiau concessionirt wird, nicht im Geringsten, in den Kosten einer Dampffähre ein Hinderniß für Ausführung unseres Projectes zu finden, da wir durch zuverlässige Angaben erfahrungsreicher Sachverständiger auf ganz andere Resultate, als das Mainzer Comité gekommen sind.

Wären übrigens auch die Kosten einer Dampffähre in solcher enormen Höhe anzunehmen, wie sie das Mainzer Comité berechnet hat, so würde doch immer nicht der jährliche Aufwand für ein solches Schiff capitalisirt werden dürfen, um einen Vergleich mit den Kosten der Taunus=Eisenbahn zu ziehen, wenn man nicht ein gleiches Verfahren auch hinsichtlich der höheren Betriebskosten dieser letzteren Bahn eintreten ließe.

Bei unserem Project, die Reisenden von dem Ende der Eisenbahn bei der Bleiau sofort in den Hafen von Mainz, oder von da an den Anfang unserer Eisenbahn durch eine Dampffähre zu bringen, darf aber auch nicht übersehen werden, daß dasselbe den Reisenden einen weiteren Transport gewähren soll, als ihnen die Taunus-Eisenbahn bis Castel verspräche. Bei Castel angelangt, ist der Reisende, welcher nach Mainz zu kommen beabsichtigt, noch nicht um ein Erhebliches näher am Ziel, als Derjenige, welcher das Ende der Eisenbahn an der Bleiau erreicht hat. Beide haben den Rhein noch zu passiren. Wenn daher wir den Reisenden sogleich auch über den Rhein zu befördern die Absicht haben, so muß man natürlich, um die Kosten der dazu erforderlichen Dampffähre genau in Anschlag zu bringen, auch dagegen den Aufwand capitalisiren, welcher für Reisende und Waaren an Brückengeld, Trägerlohn oder sonstigen Transportkosten anfginge, um von Castel aus Mainz zu erreichen. Man rechne, und man wird eine sehr große Summe finden! —

Auf S. 53 der „Beiträge" erwähnt das Mainzer Comité auch noch des Ausfalls, welchen der Staat durch die Dampffähre an den Intraden der Rheinbrücke erleiden würde, und wie auch deßhalb sich an ein solches Schifffahrtsunternehmen eine besondere Entschädigung anknüpfen würde.

In dieser Hinsicht ließe sich nun gar nicht bezweifeln, daß das, was an Entschädigung gezahlt werden müßte, füglich von den Reisenden in einem kleinen Aufschlag der Taxe der Eisenbahngesellschaft vergütet werden müßte. Denn liefert Letztere die Reisenden frei bis in den Hafen von Mainz, oder von da über den Rhein bis an die Eisenbahn, so sparen sie das sonst ihnen zur Last fallende Brückengeld, und wären also ein dieser Ersparniß gleichkommendes Aequivalent zu leisten gewiß unstreitig verbunden. — Allein wir bezweifeln gänzlich die Richtigkeit des Einwurfs des Mainzer Comité's, was, wie es scheint, hier die zarten Rücksichten für das Interesse des Fiscus nur eintreten ließ, um damit einen Schatten auf der Rentbarkeit unseres Projects zu werfen. Der Staat kann ein Brückengeld nur von

Demjenigen erheben lassen und ansprechen, der die Brücke wirklich passirt, und noch niemals ist daran gedacht worden, diejenigen zur Zahlung eines Brückengelds anzuhalten, welche z. B. von Mainz nach Castel sogar dicht neben der Brücke mit Nachen überfahren.

Nachdem wir in Vorstehendem die „Beiträge“ bis zur S. 53 einer näheren Beleuchtung unterworfen haben, die aber freilich jenes Schriftchen in kein eben glänzendes Licht setzen konnte, gehen wir noch über zu der auf S. 53—58 der „Beiträge“ aufgeworfenen Hauptfrage:

> „ob Mainz durch Ausführung der Bahn auf der rechten Mainseite für seine Interessen irgend einen Nachtheil zu befürchten habe?“

werden aber gleichzeitig, als nicht weniger wichtig, das Bedenken nochmals kurz ins Auge fassen:

> „ob nicht auch die Interessen des Großherzogthums durch das Mainzer Project schwer gefährdet sind?

Das Mainzer Comité hat natürlich auf jene Frage geantwortet: „dieselbe werde bei ruhiger unpartheiischer Prüfung ohne Zweifel verneint werden müssen.“ Allein sonderbar! man vermißt gänzlich in den „Beiträgen“ diese ruhige unpartheiische Prüfung. Alles, was darüber gesagt wird, ist:

> „Mainz werde sich, wie früher gezeigt, in directer Verbindung mit drei anderen, in beständigem Verkehr mit einander stehenden größeren Städten jetzt schon im Genusse aller der Vortheile befinden, welche ihm dermalen die Ausführung des Unternehmens auf der linken Mainseite keineswegs zu bieten vermöge. Der Anschluß Badens würde für Mainz nur neue Aussichten auf glänzende Erfolge eröffnen.“

Mit solchen vagen Redensarten schafft man aber doch wohl über eine so wichtige Frage keine innere Ueberzeugung.

Durch die Ausführung einer Eisenbahn auf der linken Seite des Mains, wie wir sie projectirt haben, wird Mainz mindestens

eben so gut, wie durch eine rechtseitige Bahn mit Darmstadt und Frankfurt in den nächsten Verkehr kommen, und was die dritte Stadt, Wiesbaden, betrifft, so könnte jederzeit selbstständig eine Eisenbahnverbindung zwischen Castel und jenem Kurorte in Ausführung kommen. Es ist also in der That gar nicht abzusehen, was Mainz durch die rechtseitige Bahn am Verkehr gewinnen könnte. Man wird zwar einwenden wollen, daß vorerst noch keine bestimmte Aussicht vorhanden sey, daß die linkseitige Bahn auf Frankfurter Gebiet einmünden dürfe, und sonach fehle dermalen noch die Aussicht zu einer unmittelbaren Eisenbahnverbindung mit Frankfurt auf der linken Seite des Mains. Allein einmal kann voraussichtlich Frankfurt in seinem Widerstand gegen ein linkseitiges Bahnunternehmen absolut nicht beharren, wenn Hessischer Seits dasselbe mit Festigkeit verfolgt wird (von einem „Zwang", dem Frankfurt weichen müßte, kann hier nicht die Rede seyn, wohl aber von einem „sich in die Verhältnisse Schicken", wenn man sie nicht zu ändern vermag). Zum Andern wäre jedenfalls die linkseitige Eisenbahn, selbst nach Offenbach geführt, eine nähere und bequemere Verbindung zwischen Mainz und Frankfurt, selbst wenn die Taunus-Eisenbahn im Widerstreit mit allen obenbemerkten Vernunftgründen bis unterhalb Hochheim gebaut werden sollte, woran aber nie zu denken ist. Bleibt daher der Taunus-Eisenbahn der Zutritt auf das Großherzoglich Hessische Gebiet bei Hochheim verschlossen, so ist niemals zu besorgen, daß diese Bahn zum Reisen von Frankfurt nach Mainz, und umgekehrt, jener Bahn auf der linken Seite vorgezogen werden sollte. Den Gefahren dieser Concurrenz sind wir wenigstens sehr bereit, uns auszusetzen. Die Gefahren (wären deren wirklich gedenkbar) könnten aber auch höchstens nur die Eisenbahngesellschaft, welche auf der linken Seite baut, in ihren Einkünften bedrohen. Mainz selbst und dessen Wohlfahrt würden sie nicht berühren können. Denn wollten wir einmal annehmen, es würde sich in der That der Verkehr zwischen Mainz und Frankfurt vorzugsweise jener zwischen Frankfurt und der Hessischen Gränze bei Hochheim auf der rechten Mainseite angelegten Eisenbahnen zu-

wenden — nun! so wäre ja alsdann Mainz statt durch eine, sogar durch zwei Eisenbahnen mit Frankfurt in nahe Verbindung gesetzt, und würde doch wohl Niemand als nachtheilig für jene Stadt diese Vervielfachung des Verkehrs ansehen wollen. Es würde alsdann die rechtseitige Bahn immer nur für Mainz wohlthätige Wirkung haben können, denn die Taunus-Eisenbahn endete an der Kostheimer Gemarkungsgränze; sie könnte nicht auf Nassauischem Gebiete bis Wiesbaden oder Biberich fortgesetzt werden, und so wären die Reisenden und Waaren, die von Frankfurt kämen, um nach dem Unterrhein zu gehen, genöthigt, Mainz zu berühren.

Dieses für Mainz günstige Verhältniß hörte natürlich auf, sobald die Taunus-Eisenbahn bis Castel und von da nach Bibrich verlängert werden dürfte, worauf wir später zurückkommen werden.

Es liegt also auf flacher Hand, daß Mainz von der Taunus-Eisenbahn, wenn sie nur bis unterhalb Hochheim geführt werden sollte, höchstens gewinnen, nie aber verlieren könnte.

Gerade deßhalb existirt aber für die Großherzogl. Staatsregierung nicht der mindeste erhebliche Beweggrund, die Vollendung des Eisenbahnbaus durch ihr Gebiet auf der rechten Mainseite zu begünstigen, namentlich durch die Concession zur Einmündung auf das Hessische Gebiet zu begünstigen. Denn gerade mit dieser Concession würde die Taunus-Eisenbahn für die Interessen von Mainz erst im hohen Grade gefährlich werden, während die Nichtertheilung der Concession die Taunus-Eisenbahngesellschaft nach allen menschlichen Berechnungen abhalten muß, eine rechtseitige Bahn bis Hochheim zu verlängern, selbst auf die Gefahr hin, daß sie mit einer linkseitigen Bahn eine Concurrenz nie werde aushalten können.

Die Großherzogl. Staatsregierung kann aber und wird in Ihrer Weisheit um so weniger das rechtseitige Bahnproject durch irgend eine Concession befördern, da es eben so sehr in die Augen springt, daß dieses Vorhaben nicht blos mit den Interessen einer einzelnen Stadt, sondern auch mit denen des Großherzogthums in der directesten Opposition steht. Denn soviel läßt sich

durch keinerlei Sophismen wegdisputiren (und das Mainzer Comité hat dieß auch nicht einmal gewagt), daß das Beste des Großherzogthums, insbesondere der Provinz Starkenburg, es dringend erheischt, die Eisenbahnen, soviel als irgend thunlich, durch das Hessische Gebiet zu führen, und daß folglich in eine Eisenbahn längs der rechten Seite des Mains von Hessischer Seite nicht eingewilligt werden kann, ohne das eigene Land, was eine ähnliche Bahn links des Mains fast ausschließend in sich aufnehmen könnte, auf eine unerhörte Weise zu verkürzen.

Die Großherzogl. Staatsregierung kann und wird die nachgesuchte Concession zu dem rechtseitigen Eisenbahnunternehmen selbst aus dem Grunde nicht ertheilen, weil dieß den höchsten Zugeständnissen widerstreiten würde, welche unserer Gesellschaft bereits durch höchsten Erlaß vom 25. Februar 1837 gemacht worden sind. Man hat damals unserer Gesellschaft gnädigste Anerbietungen gemacht, und der Mainzer Gesellschaft Verbindlichkeiten gegen uns auferlegt, welche wir sämmtlich mit ehrerbietigstem Danke unbedingt angenommen haben. Unsere Gesellschaft hat daher in Bezug auf das früher concessionirte linkseitige Bahnunternehmen bereits Rechte erlangt, und nie ist zu besorgen, daß die Großherzogl. Staatsregierung nun gegen unseren Antrag ein neues Bahnproject concessioniren werde, neben dem fast alle zum Besten unserer Gesellschaft ertheilte frühere höchste Zusagen nicht mehr in Erfüllung zu bringen wären.

Wenn wir übrigens vorhin auf das Ueberzeugendste nachgewiesen haben, daß die Taunus-Eisenbahn, fortgesetzt bis an die Kostheimer Gemarkungsgränze **und daselbst endend**, die Interessen der Stadt Mainz niemals zu gefährden im Stande seyn würde, so bleibt uns jetzt nur noch kurz zu zeigen übrig, **daß umgekehrt eine Fortsetzung dieser Bahn bei Castel und weiter nach Wiesbaden und Biberich die Stadt Mainz mit ihrem Speditionshandel gewiß in die bedenklichste Lage versetzen würde.**

Das Mainzer Comité erkennt die aus dieser Bahn für Mainz drohende Gefahr selbst an. Es selbst nennet diese Bahn ein „**Uebel**" für Mainz (S. 56 der „Beiträge"); es will nur einen

Anschluß an dieses Unternehmen der Taunus-Eisenbahngesellschaft als das „kleinere Uebel" betrachtet wissen, und einen Nichtanschluß als das größere.

Mehr als dieß brauchte das Mainzer Comité gewiß nicht zuzugestehen, um damit seinem Project selbst vollends den Stab zu brechen. Denn ist die Taunus-Eisenbahn in ihrer Fortsetzung nach Castel, Wiesbaden und Biberich ein Uebel für Mainz, so muß jedes Mittel aufgeboten werden, um dieses Uebel von Mainz ganz abzuwenden — und daß das Mainzer Comité dieß nicht gethan, im Gegentheil seine Hand dazu geboten hat, damit das Uebel ungehindert sich über Mainz ausgieße, dieß kann geringsten Falls nur als eine Verwahrlosung der Wohlfahrt seiner eignen Stadt bezeichnet werden. Wir wollen nicht unterstellen, daß diese Verwahrlosung in dem Geldgewinn ihren Anlaß gefunden habe, welchen die Mainzer Comité-Mitglieder für sich und ihre Actionäre nach eigenem Geständniß von den Taunus-Eisenbahn-Actien zu erzielen hoffen, obschon z. B. die Mainzer Comité-Mitglieder nach Inhalt ihrer Vorstellung vom 30. Juli 1837 die nach §. 7 des Vertrags mit der Taunus-Eisenbahngesellschaft zu deponirenden 48,000 fl. in Actien nicht aus ihrer eignen Betheiligung entnehmen, sondern von dem Actien-Ueberschuß bestreiten und demnächst ohne Zweifel als einen Lohn für ihre Mühwaltung werden aneignen wollen, der unserer Gesellschaft hätte zufließen müssen, um die offerirten 400,000 fl. zu decken.

Daß aber das Mainzer Comité vollkommen Recht hat, wenn es die Fortsetzung der Taunus-Eisenbahn bis Castel, Wiesbaden und Biberich selbst ein Uebel für Mainz nennt, dieß bedarf nur weniger Worte der Bestätigung. Es ist sehr einleuchtend, daß eine Eisenbahn, welche so angelegt wird, daß der Verkehr in Einem Zug von Frankfurt bis Bibrich gelangen kann, von Frankfurt und Nassau sehr bald benutzt werden wird, um Mainz seiner bisherigen ausgedehnten Handelsverbindungen und die Vortheile der Hafenstadt zu entreißen und an sich selbst zu ziehen. Frankfurt wird, trotz seines großen Reichthums und wohlbegründeten Handels, doch noch immer ein Mehreres zu erwer-

ben trachten, und der Verfall von Mainz böte sicher für Frankfurt eine nicht unerwünschte Erbschaft.

Nassau dagegen wird gerne die günstige Gelegenheit ergreifen, bedeutende Opfer nicht zu scheuen, wenn sie die Hoffnung erwecken, im Lande einen Hafenplatz zu gründen, welcher der Stadt Mainz allmählig ihren Handel zu entfremden und sich zuzuwenden geeignet ist.

Dieß können und werden die beklagenswerthen Folgen des Mainzer neuen Eisenbahnprojects seyn, sie fordern zu den ernstesten Betrachtungen auf.

Das Mainzer Comité sagt zwar: „die Eisenbahn soll und muß in Castel einmünden; und wird sodann von dort aus wieder an dem geeignetsten Orte auslaufen und ihre Richtung nach Wiesbaden erhalten.“ Allein jeder Vernünftige weiß, daß mit dem bloßen Einmünden in Castel die Gefahr für Mainz nicht abgewendet ist. Sobald die Bahn in Einem Zuge durch Castel durchläuft (wie es bekanntlich das Vorhaben der Taunus-Eisenbahngesellschaft ist, was auch das Mainzer Comité nicht in Abrede stellt, obschon es sich gescheut hat, dieß mit deutlichen Worten zuzugestehen), sobald ist die Folge gegeben, daß eine unmittelbare, ununterbrochene Verbindung zwischen Frankfurt und Biberich hergestellt ist, und dieß gerade ist die hohe Gefahr, welche Mainz bedroht, das furchtbare Uebel, an dem es über kurz oder lang auszehrend werden kann und wird. Es wird dann kommen, daß Personen und Waaren, da es der Umladung nicht bedarf, und weil es zu lästig ist, von Castel auf das andere Ufer des Rheins nach Mainz auf die Schiffbrücke zu gehen, oder gebracht zu werden, von Frankfurt ihre Bestimmung direct nach Biberich nehmen, resp. erhalten, und Mainz wird bald als ein müßiger Zuschauer die Frequenz erblicken, welche sich zu seinem Ruin auf diesem neuen Handelswege entwickelt. Etwas an diesen traurigen Wirkungen zu ändern, wird unmöglich seyn, theils weil man den freien Gebrauch der einmal bestehenden Bahn nicht wird hindern können, theils weil, was auch die Mainzer Actionäre — zu spät die Wunde erkennend, welche sie ihrer Vaterstadt und ihren Nachkommen

geschlagen hätten — zum Frommen von Mainz in den Versammlungen der Taunus-Eisenbahngesellschaft proponiren möchten, gewiß von dem durch entgegenstehende Interessen geleiteten Stimmenübergewicht abvotirt würde.

Diesen unendlichen Gefahren entgeht Mainz gänzlich, wenn die Eisenbahn auf der linken Mainseite gebaut wird; denn alsdann ist offenbar der ganze Verkehr auf dieser Bahn an Mainz selbst gebunden. Er wird ihm in den Hafen geführt — wie könnte man ein günstigeres Verhältniß für Mainz verlangen?! In der That, man muß wahrhaft verblendet seyn, wenn man dieß nicht begreifen will, und es heißt nicht wenig auf den gesunden Verstand der Menschen lossündigen, wenn man, trotz so sehr in die Augen fallender Vortheile, sie glauben machen will, nicht hier, sondern dort, wo das einleuchtendste Verderben droht, sey die Quelle des Heils für Mainz!

Das ganze heutige Vertheidigungsprincip des Mainzer Comité's reducirt sich, beim Lichte betrachtet, zu Gunsten seines Projects auf die paar Sätze:

„Die Taunus-Eisenbahngesellschaft baut jedenfalls bis an die Kostheimer Gemarkungsgränze, wenn sie auch die Einmündung auf das Großherzoglich Hessische Gebiet nicht gestattet erhält."

„Die Fortsetzung der Bahn bis Castel, Wiesbaden und Biberich ist zwar ein Uebel für Mainz, allein sie ist kein so großes Uebel, wie dasjenige wäre, wenn die Taunus-Eisenbahngesellschaft, mit Umgehung des Hessischen Gebiets, eine Eisenbahn von Frankfurt an Hochheim vorbei, direct nach Wiesbaden und Biberich anlegte" —

„also muß man das geringere Uebel wählen."

Allein diese ganze Schlußfolge entbehrt aller soliden Voraussetzungen. Einmal haben wir oben gezeigt, daß die Taunus-Eisenbahngesellschaft, wenn sie die Einmündungsconcession von Hessischer Seite nicht erhält, bei einiger Ueberlegung, die ihr gewiß zuzutrauen ist, nun und nimmermehr ins Blaue hinein bis an die Kostheimer Gemarkungsgränze bauen wird. — Zum andern haben wir oben gezeigt, daß eine Fortsetzung der

Eisenbahn von der Kostheimer Gemarkung quer über die Hochheimer Berge, längs der Großherzoglich Hessischen Gränze, zu den Dingen der Unmöglichkeit gehört, und daß also hier jedenfalls eine Unterbrechung der Eisenbahn stattfinden müßte, die vielmehr erst in der Gegend von Mosbach wieder beginnen könnte. — Wir haben drittens oben nachgewiesen, wie eine Bahn von dieser Natur niemals geeignet seyn könnte, eine Verbindung Biberichs mit Frankfurt zu begründen, welche für den Mainzer Handel irgend gefahrvoll werden könnte, wenn die von uns projectirte Bahn auf dem linken Mainufer daneben bestünde. — Endlich haben wir oben sogar überzeugend dargethan, daß eine an der Kostheimer Gemarkung endende Eisenbahn für Mainz höchstens nur Vortheile, nie aber Nachtheile bringen könnte.

Nirgends ist daher in dem angeblichen Vorhaben der Taunus-Eisenbahngesellschaft, unter allen Umständen bis an die Kostheimer Gemarkungsgränze zu bauen, ein „Uebel", geschweige ein größeres Uebel für Mainz zu erkennen, und sohin bleibt denn allein das Project des Mainzer Comité's als ein Uebel erkennbar, dessen wirkliches Daseyn denn auch, wie gesagt, dieses Comité, naiv genug! selbst zugestanden hat. —

Wir glauben uns der zuversichtlichen Erwartung hingeben zu dürfen, daß es uns gelungen seyn wird, durch die bisherige Darstellung Jeden, der nicht von vorgefaßten Meinungen besessen ist, oder nicht um des lieben Gewinns Willen die bessere Ueberzeugung unterdrückt, zu überführen, daß nur die linkseitige Eisenbahn sowohl den wahren Interessen von Mainz entspricht, wie dieß unverkennbar auch in Ansehung der allgemeinen Interessen des Großherzogthums entschieden der Fall ist. *)

---

*) Die Vorzüge der rechts- und linkseitigen Eisenbahn, an und für sich betrachtet, können wohl nicht treffender gegen einander gehalten werden, als dieß ein Gemeinderathsmitglied zu Mainz (Herr Architekt Geier) jüngsthin in einem schriftlichen Vortrage bei der deßfallsigen Berathung im Mainzer Gemeinderathe auf folgende Weise gethan:

Auch dürfte dem Mainzer Comité nunmehr der auf S. 6 der „Beiträge" verlangte Nachweis zur Genüge geliefert seyn, daß ihm nicht eine, nein! viele Handlungen zum wahren Vorwurfe gereichen, und daß ihm allerdings gar Manches zur Last fällt, was eine Verletzung der Interessen der Stadt Mainz und der anderen Bewohner des Großherzogthums nur zu deutlich verräth.

Oder wäre es wirklich nicht höchst tadelnswerth, daß jenes Comité das von Sr. Königl. Hoheit dem Großherzog allergnä-

---

Rechte Mainseite.	Linke Mainseite.
1) Berührung eines dritten Gebietes auf circa $^5/_6$ der Länge der Verbindungslinie, und daraus folgende Beschränkung der freien Disposition über die Bahn.	1) Hessisches und Frankfurter Gebiet allein, darin die immerwährende freie Befugniß, nach Umständen über die Bahn verfügen zu können.
2) Terrainschwierigkeiten.	2) Vollkommene Ebene.
3) Durchgängig kostspieliges und theilweise sehr theures Land.	3) Terrain im mäßigsten Preise.
4) Längerer Bahnzug.	4) Kürzest mögliche Bahn.
5) Neigung und Steigung, also größerer Verbrauch der Schienen, bedeutendere Unterhaltung; geringerer Effect bei größerem Aufwande.	5) Vollkommene Ebene und daher größte Wirkung bei kleinstem Aufwande.
6) Entschädigung wegen Zölle, Postanstalten 2c. einer fremden Regierung.	6) Freie Benutzung.
7) Auf dieser Seite liegt kein Zwischenpunkt von Bedeutung für die Bahn, welcher einen größeren Kostenaufwand rechtfertigen, oder der Bahn neue Vortheile in der Folge zuführen könnte.	7) Nähe von Darmstadt u. leichte Verbindung mit dieser Stadt.
8) Schwierigkeiten bei Unterhandlungen um die Concession dreier Gebiete.	8) Bereits ertheilte Genehmigung durch das Hessische Gebiet, also auf circa $^5/_6$ der Bahnlänge.

digst concessionirte Bahnunternehmen auf der linken Mainseite ohne alle triftige Veranlassung aufgab — nicht tadelnswerth, daß es seit seinem Entstehen von einem Project zum anderen hinüberschwankte — daß es die Weisung der Großherzoglichen Staatsregierung, sich mit unserer Gesellschaft über verschiedene Punkte gemeinsamen Interesses zu verständigen, so wenig befolgte — nicht tadelnswerth, daß es durch die Großgerauer Conferenz den Glauben an ein beiderseitiges Zusammenwirken in uns erweckte, gleich nachher aber an ein dem unserigen völlig widerstreitendes Unternehmen auf der rechten Seite des Mains sich anschloß, ohne uns auf die Mittheilung des redigirten Großgerauer Protocolls nur die geringste Antwort weiter zu ertheilen — wäre es ferner nicht höchst tadelnswerth, daß jenes Comité seine frühere unbedingte Offerte von **800** und eventuell weiteren **200** Stück Actien seiner Gesellschaft, wie wir sie längst auch unbedingt angenommen haben, heute nicht mehr gegen uns erfüllen will — nicht tadelnswerth, daß es statt dessen **100,000** fl. in Actien einer Frankfurter Gesellschaft für die linke Mainseite zur Entschädigung geben, und weitere **100,000** fl. zur Bestreitung geheimer(!) Ausgaben bestimmen will — nicht tadelnswerth, daß es eine von ihm selbst zu leistende Caution von **48,000** fl. in Actien, die doch natürlich aus der eigenen Betheiligung genommen seyn sollte, aus dem allgemeinen Actienfonds bestreiten will, was jedem Comité-Mitglied einen Gewinn von **4000** fl. in Actien verschafft — oder wäre es endlich nicht höchst tadelnswerth, daß jenes Comité die wahren Interessen der Stadt Mainz durch sein neues Project so augenscheinlich gefährdet, und diejenigen des Großherzogthums so auffallend den Interessen des Nachbarlandes aufopfert?!

Die öffentliche Stimme mag nun entscheiden, ob nicht alle diese Absichten und Handlungen mit Recht die gegründetsten Vorwürfe gegen das Mainzer Comité hervorzurufen geeignet sind! —

Daß wir übrigens nicht aus egoistischen Triebfedern, sondern nur zum Schutze der Wohlfahrt von Mainz und unserer vaterländischen Interessen den Kampf gegen das neue Mainzer Pro-

ject unternommen haben, wird gewiß Jeder glauben, der unsere gedruckten Verhandlungen mit Unpartheilichkeit liest; denn er wird darin den Beweis finden, daß wir bei höchstmöglicher Offenheit hinsichtlich dieser Verhandlungen stets unser Unternehmen mit der größten Loyalität verfolgt haben, und daß wir, nachdem einmal die Großherzogliche Concession d. d. 25. Februar 1837 erfolgt war, nichts mehr erstrebten, als das mit Consequenz zu erreichen, was die Staatsregierung einmal für das Beste erkannt und uns gnädigst reservirt und zugesagt hatte, und daß wir erst dann uns erboten, das früher der Mainzer Gesellschaft concessionirte Bauunternehmen selbst auszuführen, nachdem Letztere dasselbe ausdrücklich aufgegeben hatte.

Darum können wir aber auch die Bezüchtigung des Eigennutzes und der Habsucht, welche das Mainzer Comité von sich auf uns zu wälzen sucht, beruhigten Sinnes übergehen.

Ohnehin konnten wir in unserem seitherigen Streben kaum eine glänzendere Rechtfertigung erlangen, als diejenige, welche uns im Schooße von Mainz selbst zu Theil geworden ist.

Die Handelskammer zu Mainz hat sich zwar für das rechtseitige Unternehmen günstig ausgesprochen. Allein es ist notorisch, daß die Mitglieder dieser Kammer, wo nicht alle, doch größtentheils entweder zugleich Mitglieder des Mainzer Comité's, oder Actionäre der Mainzer Gesellschaft sind. Ihr Urtheil erscheint daher als befangen, als dasjenige betheiligter Männer, und kann unmöglich für gewichtvoll gelten.

Wenn dagegen fast der gesammte aufgeklärte übrige Theil der Mainzer Bürgerschaft, nachdem ihr Kunde von jenem verderblichen Vertrag des Mainzer Comité's geworden war, einmüthig Se. Königl. Hoheit den Großherzog gebeten hat, diesen Vertrag nicht zu genehmigen — wenn weiter der Gemeinderath von Mainz, speciell zum Gutachten über den Vorzug einer rechts- oder linkseitigen Eisenbahn aufgefordert — nach langwierigen Debatten und nachdem die Anhänger der rechtseitigen Bahn alle Muße gehabt hatten, die Meinungen nach ihrem Sinne zu bearbeiten, mit einer überwiegenden Majorität sich gegen das Project des Mainzer Comité's und für eine Bahn ausschließend

auf dem linken Ufer des Mains ausgesprochen hat, mit einer Majorität, die um so entscheidender erscheint, da vier Mitglieder des Mainzer Comité's, welche zugleich Mitglieder des Gemeinderaths sind, kein Bedenken trugen, in eigener Sache und zu Gunsten ihres Privatvortheils, ja! gewissermaßen zur Vertheidigung ihres eignen hart angegriffenen Verfahrens mit- und natürlich für die rechte Seite zu stimmen — so dürfen wir doch wohl getrost dem Urtheil des größeren Publicums entgegensehen, ob es nicht eine ehrenwerthe Sache ist, die wir zum Besten unserer Mitbürger in Mainz und zum Besten des Großherzogthums verfechten.

Von Seiten unserer hohen Staatsregierung erwarten wir nicht minder dieses ehrende Anerkenntniß — Sie wird es ohne Zweifel, dieß hoffen wir zuversichtlich, dadurch aussprechen, daß Sie das neue Mainzer Eisenbahnproject verwirft und fest darauf beharrt, daß eine Eisenbahnverbindung zwischen Frankfurt und Mainz mit Großherzoglichem Consense nur auf der linken Seite des Mains zu Stande kommen dürfe, jetzt um so mehr, da die Kurhessische Regierung bekanntlich in neuester Zeit die Concession zwischen Frankfurt und Hanau auf der rechten Seite des Mains versagt, und hiermit zur wesentlichen Beförderung des vom Norden zum Süden anzulegenden, großen Eisenbahnwegs den Grundsatz angenommen hat, daß der Stadt Frankfurt bei Anlegung dieser Eisenbahnen ein künstlicher Stapel nimmer zuzugestehen sey.

In den Händen unserer hohen Staatsregierung ruht jetzt die Wohlfahrt des Landes — wir harren getrost der Entscheidung!

Darmstadt, 30. Sept. 1837.

Der Ausschuß der Eisenbahn-Gesellschaft daselbst.






89018356212
b89018356212a
Lit.
No.